MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1942 FEBRUÁR 1. (V. ÉVF. 3. SZÁM)



Japán bombázók a maláji tenger felett

ÁRA 50 FILLÉR

Polital

Kapuk Prof. Thorak állami műterménél, Baldham-ban, München mellett. Összmagassága 12 m., egy kapu szélessége 6 m. Gyáraink ehhez a 12 m. hosszu profilokat szállitották, igen komplikált formában, Polital-ból aránylag vékony falvastagsággal.

Terv és művészi vezetés: Prof. Speer, Berlin. — Építésvezetés és műszaki berendezés: Schatz épitész, München, Grünwald. — A kapukonstrukció kivitelezése: J. Gartner & Co., Gundelfingen Donau.

DÜRENER METALLWERKE A.G. Hauptverwaltung Berlin-Borsigwalde

Magyarországi képviselet: Libik és Társa, Budapest, VI., Gróf Zichy Jenő-u. 30



FOCKE-WULF FW 200 C »CONDOR«

LOS

Losenhausenwerk Düsseldorf-féle egyetemes anyagellenőrzőgépek

Az anyag ellenőrzése biztosítékot nyujt! A biztonság bizalmat eredményez! Ellenőrizze Ön is ö s s z e s anyagát »LOS«-féle

egyetemes ellenőrzőgéppel

SCHUCHARDT és SCHÜTTE

Budapest, VI., Teréz-körút 46. Telefon: 123-981 és 112-907

VARTA

Gyártja:

TUDOR ACCUMULATORGYÁR RT.

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 3. SZÁM * BUDAPEST, 1942 FEBRUÁR 1.

HÍVOM A MAGYAR IFJÚSÁGOT

a magyar levegőtenger meghódítására, hívom a szent magyar haza határainak védelmére, hívom repülőink dicsőségövezte zászlai alá.

Bizalommal és hittel hívom az apákat, anyákat, fiatalokat és öregeket, hívom a magyar társadalom minden tagját, de elsősorban a repülni vágyó magyar ifjúságot nemzeti repülésügyünk szolgálatára.

A magyar jövő egyik legfontosabb záloga az erős magyar repülés s a magyar repülők száma és kiválósága határozza meg a jövőben Európában, mint egyik legfontosabb tényező, helyzetünket, biztonságunkat és szavunk súlyát.

vit. Antaly István

államtitkár, a HMNRA elnöke

Kiképzésre jelentkezni lehet a Magyar Aero Szövetségnél
Budapest, V., Vigadó-utca 2.

A legnagyobb méretű bombákat is Ju. 52-essel szállítják

LÉGIHÁBORÚ

1942 január 11—25-ig

A légierő a mai háborúban már annyi meglepő siker kútforrása volt, a repülőgép oly döntő alkalmakkor bizonyította be jelenlétének vagy hiányának következményeit, hogy tényleg azt hittük, a helyes alkalmazást már ellenfeleinknek is csak le kell másolniok.

Pearl Harbour-ban a csendesóceáni flotta megsemmisítésénél, a malakkai szorosban az angol csatahajók elleni támadásnál, a távolkeleti eredményes harcoknál a tengely repülőinek két és féléves rendkívüli sikereit és az azokból levont tanulságokat tartalmazza a japán légierő is.

Az angol, amerikai és szovjet légierő ezekre a sikerekre meglepően erőtlen és kezdetleges próbálkozásokkal felel még ott is, ahol csak másolni kellene.

A szovjet fronton a szovjet csapatok téli támadása ellen is eredményesen küzd a német légierő hóvihar és sarki hideg dacára. A Földközi-tenger felett és Észak-Afrikában, a döntő hadműveletekhez megerősítve, kiharcolta a légi fölényt, biztosítja a hajókaravánokon érkező utánpótlást, Rommel támadó páncélosai felett pedig a légiuralmat a tengely légiereje. Málta elleni támadásaival közömbösíti az angol tengeri erőket és messzire űzi az angol bombázókat Szicilia közeléből. Németország és Anglia között és az óceánon, ahol az angoloknak könnyebben lehetne a másutt lekötött német repülőkkel szemben eredményt elérni, semmit sem tud betartani a nagy sajtóígéretekből a szétforgácsolt angol légierő. Se Észak-Afrikában, se a Távol-Keleten, se Nyugat-Európában nem tudott megfelelni két és félév óta és morzsolódik. A gépek ezreit veszti s eddig csak az Auchinleck-offenzíva elején tudott erőt felmutatni, aminek szintén már vége.

A szovjet légierő az arcvonalon a földi harcokból ismert elszántsággal veszi fel a harcot a német repülőkkel, de nyolc-tízszeres veszteségek után egyre jobban közeledik végleges leveréséhez, miután közel húszezer gépet vesztett.

Az Északamerikai Egyesült Államok légierejének távolkeleti és csendesóceáni kötelékei aránylag oly nagy veszteségeket szenvedtek, hogy hónapok mulva sem fogják szakképzett személyi veszteségeiket és távolról esedékes repülőanyagukat pótolni.

A tengely és Japán légierejének fölényét hirdetik a világ minden részén folyó harcok és ellenfeleink ma hiába mesélik, hogy Németország a főellenség, az ellen összpontosítanak mindent. Az északafrikai fordulat és a Németország elleni légitámadások változatlan jelentéktelen méretei bizonyítják, *egyelőre minden szétforgácsolódott, nincs mit összpontosítani* a demokrata-bolsevista blokknak, csak a propagandát és a bolseviki szövetséges halálba hajszolt embercsordáit.

A keleti hadszíntéren, ahol a tél már november elején kezdődött, túl vagyunk a nehezebbik felén. Az északafrikai hadszíntéren még három hónap van a nyári meleg beérkezéséig, amit fel lehet használni. Távol-Keleten a tropikus zónában három hónap mulva jönnek az esők.



Észak-Afrikában a kezdeményezést ismét a tengely vette át



Japán hadihajók és repülőgépek százai indulnak új hadicélok felé



Honkong ég. (Eredeti rádiókép)

Keleten a védekezésre kényszerít, délen és a Pacific-ban a támadásra késztet az időjárás az elkövetkező három-négy hónapban. A döntő időszakába jutott világháború több frontszakaszán érik a döntés, amin nem változtat diplomáciai mesterkedés és hiszékenységre épített ellenséges propaganda. A döntés a harcosok kezében van, az igazi harcosok pedig a tengelyhatalmak és Japán táborában.

*

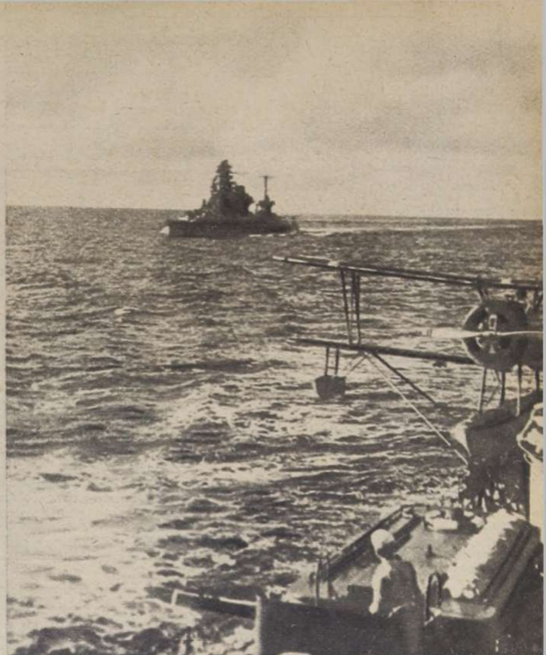
A harctéri események mellett az elmúlt két hét világpolitikai jelentőségű egyéb eredményeket is hozott, amit ismertetni kell. A tengelyállamok és Japán között a tengeri háborúra vonatkozólag jöttek létre oly megállapodások, amelyek következményeit már látjuk, a német tengeralattjárók az USA atlantióceáni partján, a japánok a nyugati parton veszélyeztetik a parti hajózást és süllyesztik a hajókat tucatszámra.

A külpolitikában a riodejaneirói, ú. n. riói értekezlet ver fel nagy hullámokat. Roosevelt az összes amerikai államokat egységes álláspontra, természetesen tengelyellenes alapon szeretné összehozni. A szabad demokrácia földrészén olyasmit próbál meg egy liberálisnak hirdetett államférfiú, aminek a mását Európában a totális államok általa diktátoroknak nevezett vezetői sem tettek meg. Nem tudom, mit szólnának odaát, ha hasonló kezdeményezés indulna meg itt Európában Amerika-ellenes céllal? Az amerikai államoknál sem sikerült azonban most, amit Roosevelt akart. Csak a kis és vazallus köztársaságok, amelyek kormányai az USA nagytőke, cukornád, banán, petróleum, kaucsuk stb. királyainak juttatásaiból élnek, szakították meg a diplomáciai kapcsolatokat a tengellyel. Argentina és Chile, továbbá bizonyos vonatkozásokban valószínűleg Brazília sem áll be teljesen Roosevelt jármába. Ott is Európával törődtek, de azokon a tárgyalásokon is Európáról volt szó, ahol egyrészt Churchill, Roosevelt, Litvinov, másrészt Eden és Sztalin ültek össze, a győzelem feltételeit és a háborúutáni Európa kérdéseit megtárgyalni. A Szovjet nagy árat kér millió-számra feláldozott katonáiért, elpusztult európai hadiipara és rengeteg hadianyaga fejében. Az angol politikusok önzetlenségére jellemző, hogy a Szovjetnek a Rajnáig egész Közép-Európát odaígérték. A jelen helyzetben nehéz elképzelni a megegyezés realitását, de valami ilyesminek kellett létrejönni Moszkvában. Anglia eladta Európát, szerencsére csak papíron, az emberiség és kultúra legnagyobb ellenségének, a bolsevizmusnak. Az összeomlás felé közeledő Britbirodalomnak talán legutolsó nagy üzletkötése ez a szovjet szerződés, aminek megvalósulása elé egyelőre semmi más nem gördít akadályt, mint a bolsevizmus ellen egyesült egész Európa teljes katonai, gazdasági és erkölcsi erejével.

A Churchill—Roosevelt-találkozónak van azonban egy olyan híre is, amik az angolokat lepi meg. Nekik is harcolni kell majd. Nemcsak a domíniumok és gyarmatok katonáinak, hanem a honi csapatoknak is teljes erővel neki kell menni valahol a kontinensnek, Amerika mint arzenál és óriási hadianyag- és repülőgépgyár ezt a nagy harcot majd táplálni fogja. Sőt amerikai katonák át fognak jönni Angliába, Írországot már készítik elő, hogy kedvesen fogadja a nagy szabadságharcosokat, ne úgy, mint Izland.

A döntő háborús év küszöbén természetesen politikai hírek és tárgyalások közepébe került több állam. Bulgária, Törökország, Portugália, Spanyolország, India, sőt Kína, a csungkingi kormányzat angol-szovjetbarát Kínája is aggodalmasan tekint a rövidesen bezáruló burmai kapu felé. Ezen át most nem hadianyag jön, hanem hadrafogható kínai tömegek mennek harcolni Indiába, Szingapurba, esetleg még Ausztráliába is. Megbízhatatlan indiai csapattestek helyett majd ők fogják Indiát védeni Nagy-Britannia számára.

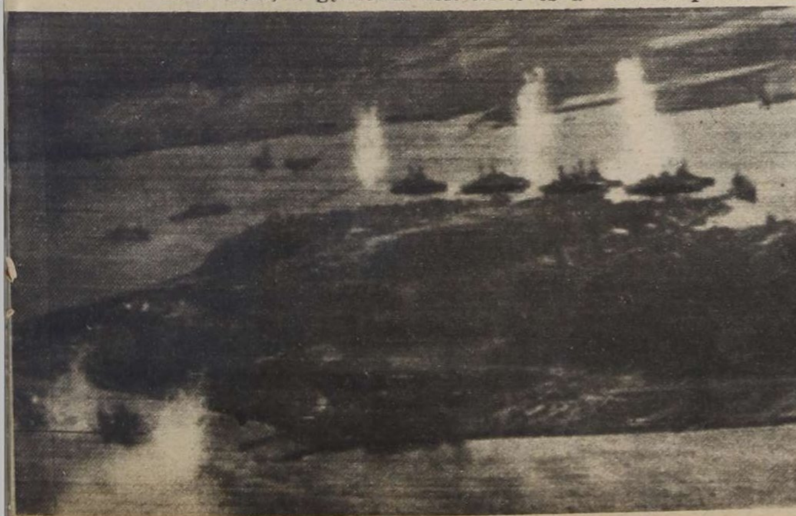
A keleti arcvonalon a téli háború az eddigi méretek közt folyik tovább. A földi hadműveletekbe a legnagyobb eredménnyel avatkoznak be a minden időben harcoló német repülőkötelékek. Északon, a be nem fagyó jegestengeri szakaszon hajókat bombáznak és a Murman-vasút és a rajta felismert vasúti szerelvények ellen mindennap erős támadásokat ismételnek meg. Moszkva, a támadásra gyülekező szovjet kötelékek, a támadók és azok tartalékai ellen oly eredményesen küzdenek a német repülők, hogy a védekező német csapattestek hősi ellenállását jelentősen elősegítik. A szovjet légierővel az elmúlt két hét alatt vívott harcokban a német pilóták 207 elpusztult szovjet gépből 148-at lőttek le, a többit részben a német légvédelem lőtte le, részben a repülőterek elleni támadásnál ment tönkre. A német légifölény teszi lehetővé a községek, erdők között hullámzó nehéz harcban a földi csapatok helytállását és ellentámadását igen sok esetben. A légi felderítés leplezi le az előrehajszolt szovjet erők támadási szándékát és teszi lehetővé a megfelelő ellenrendszabályokat. A súlyos viszonyok között folyó szovjet téli háborúról, a csapatok emberfeletti teljesítményeiről és hősiességéről a német sajtó őszinte haditudósítói közleményei számolnak be. Az eddig csak — a katonai helyzetből kifolyólag — kedvezőbb időszakokban bevetett német katonák a tél keménységét is, a felszerelés kiegészítése és a téli harcmód elsajátítása után legyűrték. A harcok ott folynak, messze szovjet földön, Szentpétervár körülzárása minden ellenséges hírveréssel szemben fennáll, Moszkvától 120 km-re vannak a német élek, az Orel — Kursk — Charkov — Tagaural-vonal áll és a krimfélszigeti szovjet próbálkozást a német és román csapatok meghiúsították és Feodoziát visszafoglalták. Még két hónapig tart a szovjet tél, aztán a védőharcok lassan véget érnek, hogy helyt adjanak annak a támadásnak, ami megpecsételi végleg a Szovjet sorsát.



Japán gép felderítésre indul

*

Az angol-német nyugateurópai légi arcvonalról nincs sok mondanivaló. Kisebb német és angol kötelékek kölcsö-



A Pearl Harbor-i támadás rádióképe



Hawai egyik repülőterét bombázzák a japán légierők



Német felderítőgép az Atlanti-óceán felett

nös bombatámadásai ismétlődnek meg, nem nagy mélységben, hanem főleg a partok mentén. Az elmúlt héten öt német géppel szemben 34 angol bombázó veszett el. A német repülők felkeresték több skóciai és attól északra fekvő sziget repülőterét, bombatámadásokat végeztek a Norvégia és a Németország felé működő angol repülőalapokon.

Az atlantióceáni csatában a repülőgépek több hajót elsüllyesztettek és megrongáltak január 11-e óta, de a tengeralattjárók eredményessége jelentősen ugrott, mióta az USA keleti partjain megjelentek a német búvárhajók. 6000 km-re az európai partoktól 246.000 tonna hajóteret süllyesztettek el, köztük több tartályhajót. A német búvárhajók megjelenése és működése oly vizeken, ahol eddig nyugodtan közleked. tek azok az USA és egyéb hajók, amelyek amerikai államok egymásközti forgalmát bonyolították le, a kereskedelmi hajózás elleni harc nagyarányú lehetőségeit sejteti. A japánok Távol-Keleten mintegy 750.000 tonna hajóteret zsákmányoltak és süllyesztettek el hat hét óta, 20 millió tonna körül van a háborúban eddig elsüllyesztett hajótér. Az angolok és amerikaiak hosszú tengeri utakon tudják csak hadseregeik szükségletét, nyersanyag- és élelmiszerpótlásukat lebonyolítani. Ez a helyzet ismét rohamosan fog romlani, úgyhogy a tengeri háború nemcsak a csatahajók számában hoz pótolhatatlan veszteségeket, (a Földközi-tengeren a Barham is elsüllyedt!) hanem a kereskedelmi hajótér veszteségeinek pótlása sem lehetséges már, ellenséges szakértők szerint sem. Ennek a háborúnak tengeri frontján, ott, ahol a legerősebbnek képzelték magukat az angolszász hatalmak, szenvedik el egyik veszteséget a másik után. A Hood elsüllyesztése óta az angol flotta négy csatahajót vesztett és két másik súlyosan megrongálva fekszik Gibraltárban, illetve Alexandriában. Az USA hat csatahajója esett ki a küzdelemből. A veszteség oly jelentős, hogy európai vizeken a német-olasz-francia hajóraj nemsokára a legkomolyabb tényező lesz.

*

Az északafrikai események lapunk mult számának megjelenése óta Szollum és Halfaja hős védőinek fegyverletételével indulnak meg. A teljesen bekerített és számban is legyöngült helyőrség közel kéthónapi harc után élelme, vize és lőszere fogytán kapitulált. Az angol csapatok elérték a nagy Szirtiszt és a harcok *Agedabia*, majd *Aghalia* körül újultak ki egyelőre csak felderítő csatározások képében. Közben azonban egyre zúzták a német és olasz bombázók Máltát és egyre érkeztek a hajókaravánok Tripoliszba új csapatokkal és anyaggal. Auchinleck tábornagy háromnegyedmilliós hadsereggel, legalább három-négyszeres túlerővel indult meg november 18-án. Jelentős tengeri erőket is összevontak, mert a német és olasz csapatok hátában partraszállást is végre akartak hajtani az angolok. Az afrikai repülőterekre és Máltába összevont angol repülők száma is meghaladta az 1500 gépet. Ezzel a nyomasztó fölénnyel indult meg a harc, amelyik a tengeren és Rommel vezetése miatt a szárazon sem ment simán. A beérkezett hajók közül elsülylyedt az Ark Royal repülőgépszállító, Barham csatahajó, két közepes cirkáló és négy romboló. Repülőgép- és búvárhajótalálatoktól még további nagy egységek sérültek meg, úgyhogy Bengházi vagy Dernánál tervezett angol partraszállásból nem lett semmi. Még a légierő érte el a legnagyobb kezdeti sikereket az angolok részéről, a repülőterek és hajózás elleni támadásnál. A tengely hadvezetőségének ellenintézkedései először az olasz és német légierő jelentős megerősítésével, Málta és az angol utánpótlás ellen irányultak, azután mind erősebben avatkoztak bele a földi harcba. Rommel meglepő támadása a német és olasz repülők teljes támogatásával lendületesen megindult és most valahol Bengházitól keletre járhatnak győztes páncélosai, a német és olasz repülők meglepő támadásokkal ellenséges repülőalapok ellen és légiharcok során öt nap alatt 85 gépet lőttek le Málta és Észak-Afrika felett. A Rommel-féle támadás, lehet, hogy fordulópontot jelent az északafrikai háborúban. Lehetséges, hogy az angolok jelentős erőket, főleg repülőket és dominiumi csapatokat vontak ki a távolkeleti események miatt és akkor a mostani tekintélyvereséget, nagy katonai vereség is fogja követni.

Bt.

Adakozzunk a
Repülő Alapra!
Minden fillérrel ifjúságunk repülőelőképzéséhez járulunk hozzá


Csak a legkiválóbb emberanyag kerül a tengerészeti repülőkhöz


Kiuji Sudó híres japán repülő-haditudósító


Indulás


A tengeri erők felvonulásán a légierő is résztvesz Tokió előtt


A cél felé


Távirász munkában


Tengerészeti repülők kiképzése magas fokon áll Japánban

Japán győzelmeinek titka

A távolkeleten második hónapja folyó átütősikerű légi, tengeri és szárazföldi hadiesemények, azok távlatai és lehetőségei az európai hadszíntér méreteihez képest rendkívüliek. Távolkelet vezető és tegyük hozzá —korszerű értelemben egyetlen — katonai nagyhatalma az angolszász birodalmaknak a tengelyállamokkal való viszályában most látta elérkezettnek a számára döntő pillanatot és megkezdte régi tervének megvalósítását, a keletázsiai élettér kialakítását.

Keletázsiai élettér alatt Japán központtal a Mandzsuriát, Kínát, Burmát, Malájfélszigetet, délről a hollandindiai szigetcsoportot és a Csendes-óceán felől a 180. délkörrel határolt területeket értik Japánban. Kelet-nyugati irányban 10.000, észak-déli irányban kerek 8000 kilométer kiterjedésű része a földnek a japán tengeri, légi és szárazföldi haderők működési területe. A Japán szigetekről sugárszerűleg ágaznak szét a hadműveletek és már Kínában a hátsóindiai területen, a Fülöp-szigeteken és a japán csendesóceáni szigeteken létesült alapokról, tehát messze az anyaországtól működik a japán hadigépezet a széttagolt hadműveletek végrehajtására.

A japán-kínai probléma megoldása fegyveres erővel már nyolcadik éve folyik a Csung-King-i csapatok ellen közvetlenül és közvetve (Burmán át) támad Japán. Az ellentmondó hírek dacára nem lehetetlen, hogy éppen a Burma elleni támadástól — miután Hong-Kong felől már semmiféle támogatást Csung-King nem kaphat — függ a kínai háború végleges befejezése. A kínai hadszíntéren szerezte japán azokat a katonai tapasztalatokat, amiknek birtokában az ázsiai kontinensen folyó két háborúját nyugat felé Burma, délre Szingapur felé oly átütő sikerrel vezeti. A legutolsó hadijelentések szerint a csapatok közelednek Rangoon és Szingapur felé, miután a velük szemben álló ausztráliai-angol-indiai és kínai csapatokat több ütközetben megverték. Szingapur és a Maláj-félsziget elfoglalása az angol-ausztrália-újzélandi kapcsolatokat vágja ketté. Rangoon és Burma elfoglalása az angolszász-kínai összeköttetéseket semmisíti meg és India határán kelet felől megjelennek a japán csapatok.

A tengeri- és légihaderő fölényére épített Fülöp-szigetek, Holland-India, Guam-, Wake- és újabban a Bismarck- és Salamon-szigetek elleni hadműveletek egyenest Ausztráliát és Uj Zeelandot fenyegetik. Ott az Egyesült Államok Irország és Izlandhoz hasonlóan nagy hadműveleti alap berendezkedéshez fogtak, illetve ebbeli tervüket nem rejtették véka alá. Japán szárnyait akarja biztosítani és elébe vág az amerikai terveknek. Borneo, Celebes és a már említett Rabauli japán partraszállások a japán tengeri- és légihaderőműveletek kiterjesztése szempontjából igen nagy jelentőségűek. Vannak tehát már japán erők 3—6000 km távolságra az anyaországtól és mégsem beszélhetünk a japán erők szétforgácsolásáról, mert az igazi ellenfelek USA és Anglia ugyanilyen típusú, az anyaország erőforrásaitól még távolabb eső háborút viselnek a győzelmes japán erőkkel szemben és amint az eddigi kudarcaik igazolják, lényegesen gyengébbek minden vonatkozásban. A maláji, indiai, kínai csapatokra és Holland-India katonai erejére, tehát azokra az erőkre építeni, amik a helyszínen vannak, nem lehet.

Japán évtizedes előkészítő, nevelő és építő munkával Kelet-Ázsia egyetlen katonai nagyhatalma lett és miután a szovjetet is kikapcsolta, a maga 80 milliós népességével, illetve annak háborús potenciáljával ma már uralkodik ötszázmillión és mellette megsemmisíti két világhatalomnak az USA-nak és Angliának a Japán élettérben levő minden katonai, tengerészeti és gazdasági hatalmát.

A japán csapatok kiválóságáról sokat hallottunk, de lényegesen kevesebb hír volt a flottáról és a japán légierőről. A japán admiralitás felmondva a tengeri fegyverkezést egyoldalúlag az angolszász hatalmak javára biztosító washingtoni flottaegyezményt, önálló flottaprogrammot dolgozott ki. Ez a nagy fejlesztés igen nagy anyagi terheket rótt Japánra, mint a légi fegyverkezés és a kínai háború is, de a demokrata hatalmak sajtóján keresztül tönk szélén állónak hirdetett japán pénzügyek és gazdasági helyzet lényegesen erősebbnek bizonyult. Nem roppant ott semmi sem össze, hanem német példára, erősödött. A japán flotta még az USA és angol hajóhaddal nem került szembe, mert a haditengerészet és a légierő repülőalakulatai döntőleg megváltoztatta egyedülálló bomba- és torpedótámadásaikkal a flották erőegyensúlyát a Távolkeleten. Ott cirkál az indiai és csendesóceáni vizeken, várja az ellenfeleket és biztosítja a conwoyokat egész Ausztrália vizeinek határáig. Közben repülőgépszállító és anyahajóinak fedélzetéről (a hajók ismert száma 6+2) eredményes támadásokat hajt végre a partraszállásokat támogató harcokban. A japán tengeralattjárók pedig Kalkuttától San Franciskóig új területen harcolnak a kereskedelmi hajózás és hadihajóegységek ellen.

A japán légierő eddig 1300 ellenséges repülőgépet semmisített meg Távolkeleten, ahol Angliának és az USA-nak is csak gyarmati légiereje volt, amelyiknek utánpótlása a nagy távolságok és az alapok nagyrészének elvesztése miatt igen nehéz, sokkal többet jelent, mint pl. Észak-Afrikában vagy Európában. *Japán a légiuralmat biztosította.* A homályos bizonytalanságban tartott japán légierő a japán gépek, motorok és fegyverzet korszerűsége és a személyzet száma és kiképzési értéke az eredményeken keresztül jut nyilvánosságra.

A japán légierő 1936. és 38-as legutóbb ismert szervezése, 2600 elsővonalbeli hadigéppel, legalább a kétszeresére emelkedett, de megváltozott a személyi és anyagi utánpótlás, az ipar is. A japán repülőképzés német minta után ifjúsági repülőalakulatoknál már 1936-ban megkezdődött, de csak 1940 nyarán alakult igazi tömegkiképzéssé. Ezzel egyidejűleg vált az alsófokú iskolákban a repülés és modelezés kötelező tantárgyakká. Az ejtőernyőskiképzés szovjet minta után indult meg. Sokezres tömegek rendszeres motornélküli és motoros repülő-előképzése segíti elő az önálló légierő, a hadsereg repülőcsapat és a haditengerészeti repülőcsapat személyzetének utánpótlását. A japán repülők szellemére jellemző az az 1939-ig érvényben volt szabály, hogy az ellenség feletti repülésre induló gépszemélyzet nem visz ejtőernyőt, visszatér feladatát megoldva, vagy elpusztul gépével együtt.

A japán hadirepülőgép motor- és fegyveranyaga teljes honi gyártású 1941 eleje óta. A legjobb német és főleg USA gép- és motortípusok után épített japán gépeknek főleg motoranyagáról vannak elismert külföldi szakvélemények. Állítólag 12 repülőgép- és motorgyár biztosítja a haderő repülőgépszükségletét, köztük egész korszerű, többezer munkást foglalkoztató üzemek is vannak. A japán repülők egész korszerű angol gépekkel és új USA gépekkel is összemérték erejüket. Az eddigi eredmény, közel tízszeresen nagyobb angolszász gépveszteség figyelembevételével, azt igazolja, hogy az önálló japán repülőipar teljesen versenyképes gépeket adott a kiváló harci szellemű japán repülők kezébe. A japán légi vezetés a mostani háború tapasztalatait értékesíti. Az előnyomulások alatt, továbbá Thaiföldön és Indokínában sok és jól kiépített repülőalap jutott a japánok birtokába és az üzemanyagkérdés is megoldást nyer Borneo olajkútjainak elfoglalásával.

Igy alakult ki Japán légiuralma a hadműveletek légterében, ami, párosulva a flotta fölényével, szinte korlátlan lehetőségeket ad a japán katonai tervek végrehajtásánál. Az erős japán légierő tehetetlenségre és védekezésre szorítja Távol-Keleten az egész angolszász hadigépezetet. Burkolt elismerése ennek az amerikai hadügyminiszter hirtelen kijelentése arról, hogy az egyesült angol—USA erők majd az Atlantióceánon és Németország ellen fognak harcolni és csak a németek feletti győzelem (?) után fognak visszatérni Japán leverésére. Közben a japán támadás iránya már Ausztráliát és Újzeelandot veszélyezteti.



Nem országúti csavargók a vándor ukrán orvosok
A futárgép megérkezésekor kerültek elő Krivoy Rogban



Kirakják a futárgép terhét a hadirepülőtéren

FUTÁRREPÜLŐINKNÉL

Araszos, fagyos hó födi a repülőteret, a messze környéket, talán az egész világot. Ha egy-egy gép indul, vagy érkezik, a légcsavarok valóságos hóförgeteget csapnak. Csendesen duruzsol néhány hótalpas gép légcsavarja, melegszenek a motorok, repülés van itt mindennap, télen, nyáron szakadatlanul.

Futárrepülők között vagyunk, akik a csikorgó januári hidegben jutnak valamelyest pihenőhöz. Június óta, ahogy a Szovjet ellen megindult a háború, nap, mint nap repültek az anyaország és az arcvonal, nagy hadirepülőterek és kis, szétszórt hadirepülőterek között.

-- Vittünk mi mindent, amit csak kellett, — mondja a futárrepülők parancsnoka, egy százados — ha kellett tábórilapot, ha kellett kötszert, de ha kellett, sebesültet is...

A vöröskeresztes kórházrepülőgép szolgálatba állítása előtt a futárrepülők végeztek szükség esetén sebesültszállítást. Néhányszor előadódott olyan eset, hogy súlyos hadisérültet kellett anyaországbeli szakintézetbe szállítani. Kellő egészségügyi gondoskodással hozták haza a futárrepülőink a súlyosan sebesült bajtársakat, útközben éppen úgy ellátták, gondját viselték, mint a kórházrepülőgépen.

A háború szükségletei igen változatosan szabják meg a futárgépek terhét:

— Amíg a légisebesült szállítás meg nem kezdődött, a futárrepülőgépeken 36 olyan súlyos sebesültet hoztunk haza, akiknek sürgősen különleges műtétre volt szükségük.

Felhők felett

Futárgépeink terhe rendkívül változó volt. Legnagyobb súlytételünk a tábori posta, de rendszeresen szállítunk gépalkatrészeket, kötszert, orvosságot, műszaki anyagokat és egész sereg más háborús szükségleti cikket.

A június óta tartó futárrepülő szolgálatnak igen érdekes adatai vannak:

A magyar futárgépek 600 felszállást végeztek, összesen 681 repülőórát töltöttek a levegőben. A futárgépekbe természetesen nem fér sok személy, de mégis a 600 felszállás során 1256 személyt szállítottak az anyaországról a harctérre, vagy vissza.

24.000 kilogram táboripostát, főleg tábori postai levelezőlapokat vitt június óta a magyar futárszolgálat ki a szovjet harctérre.

— Megszokhatták már bajtársaink odakint, — folytatja a százados — hogy mindennapos dolog a futárgép érkezése a tábori postával, mégis mindig olyan lelkesedéssel, örömrivalgással és szeretettel fogadnak bennünket, mintha legalábbis óceánrepülésről tértünk volna haza.

— Nem is tudják talán idehaza megérteni, hogy mit jelent kint a harctéren bajtársaink számára a hazulról küldött írás, üzenet. Ha csak öt-hatsoros is a zöldszínű tábori lap, ötször-hatszor elolvassák, azután gondosan elteszik, összegyüjtik, mint az értékes gyüjteményt és esténként rendre előszedik, átolvasni még jóegynéhányszor. De hasonló örömmel fogadják az ujsagot, könyvet és minden más olvasnivalót. A kemény szolgálat után a pihenés óráinak felvidítói a hazulról küldött írások, olvasnivalók, ha tízannyit vinnénk is — már pedig néhány hónap alatt 24.000 kilogrammnyi repülőgépen szállított táboriposta sem megvetendő üzenet és olvasmánymennyiség — sem lenne elegendő.

— A táboriposta iránti lelkesedés olyan nagy, hogy a kemény fegyelemben élő bajtársak számára szinte külön szigorú rendelkezésekkel kellett a táboriposta átvételét megszigorítani. Érthető is, hogy mindenki mennél hamarabb olvasni akarja a neki szóló levelet, mennél hamarabb fel akarja bontani a tábori csomagot, melyben finom hazai falatok és a tábori életben aranyat érő használati tárgyak, eszközök vannak.

Elmondja a százados, hogy a szovjet fronton, Ukrajnában élő katonáink állandóan el vannak látva bőségesen elegendő dohányneművel. A lakosság azonban nagy dohányínségben szenved, a cigarettának szinte nagyobb értéke van, mint a pénznek. Elképzelhető hát, hogy milyen nagy az öröm, ha a tábori csomagból a finom hazai falatok, néhány korty jó hazai itóka mellett, előkerül egynémely szívnivaló is.

A futárrepülés a legteljesebb és leggyorsabb *bajtársi szolgálat*, érthető hát, hogy futárrepülőinket megkülönböztetett bajtársi szeretettel fogadják odakint.

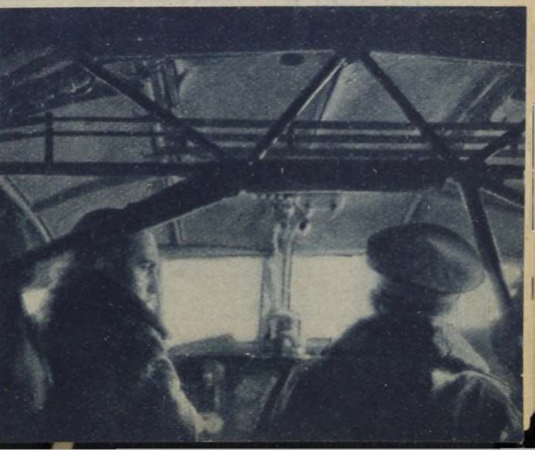
— Sokszor egy csomag szegedi paprikával nagyobb örömet szereztünk, mintha egy mázsa aranyat hoztunk volna...

Nem repülőálom sokszor a futárszolgálat, hiszen a gépeknek gyakran mindennap át kellett repülni a Kárpátokat. Az időjárástól nem lehet függővé tenni a futárrepülőszolgálat folytonosságát, így azután igen sűrűn előadódott, hogy a Kárpátok fölött keserves repülőperceket éltek át a magyar futárrepülők.

Sokszor repültek ellenség felett is, de légicsatára nem került sor, bár a futárrepülőgép is szükség esetén helytáll magáért.

— Volt azonban egy igen meleg

A futárgép ülésében



hadiélményünk — mondja az egyik futárrepülőtiszt. — Nagyszerű időben repültünk a krivojrogi hadirepülőtér felé. Sokszáz kilométer volt már mögöttünk, bizony jólesett már látni az ismerős vidéket és a közeledő repülőteret és arra gondolni, hogy rövidesen megérkezünk.

— Éppen arról beszélgettünk, hogy milyen jól ment a navigálás, hogy szinte zsinóron repültünk hazulról egészen idáig, hiszen pontosan előttünk van a krivojrogi repülőtér. Én még oda is szóltam megfigyelőmnek:

— *Nézd, milyen nagy nyüzsgés van a repülőtér fölött!...*

— Valamennyien azt hittük, hogy gépróbák vannak, vagy hogy a jó időben a szélrózsa minden irányából éppen gépek érkeznek.

— Hirtelen eszembe jutott, hogy ugyanúgy lehetnek ellenséges gépek is, amikor a hátam mögött előre nyul a rádiósunk és jelenti, hogy a krivojrogi repülőtérről, ahova éppen leszállásra igyekeztünk, rádióértesítés, illetve a parancs így szólt: *A gép azonnal forduljon vissza!*

— Természetesen azonnal teljesítettük a parancsot, alig fejeztük be a fordulót, újból előrenyúlt rádiósunk és most már részletesebb értesítést adott: *A gép forduljon vissza, a repülőtér bombatámadás alatt áll!*

— Elképzelhető, hogy milyen érzésekkel repültünk visszafelé. Kimondhatatlanul keserves volt tudni, hogy mögöttünk 15—20 kilométernyire bajtársaink ellen repülőtámadás van és mi nem avatkozhatunk bele a harcba.

— Rövid idő multán újabb rádióparancs érkezett: *Bombatámadás megszünt, gép leszállhat!* Alig győztük kivárni a perceket, amíg a krivojrogi repülőtéren földet érhettünk. Sértetlenül adtuk át futárgépünk terhét, azután mindjárt szétnéztünk, hogy milyen eredménye volt a bombatámadásnak. A szovjet gépek vakon, célzás nélkül hajigálták le bombáikat, azután géppuskával pásztázták végig a repülőteret.

— A bombatámadás egyik hőse éppen az a repülőtéri rádiós volt, aki a szovjet gépek megjelenésekor a rádiókészülék mellett szolgálatot teljesített. A derék bajtárs a bombatámadás alatt sem hagyta el helyét, hogy magát fedezze, hanem *továbbra is folyamatosan továbbította a rádióparancsokat.* Pedig veszedelmesen közel csapódott be hozzá egy-két bomba és egy géppus kasorozat. *A mellette lévő ágy szalmazsákjába 28 géppuskagolyó fúródott...*

A futárszolgálatban megállás nincs, a magyar futárrepülőgépek változatlanul egyik kapocs az anyaország és a harctér között. Sokan talán nem is tudják, kint Ukrajnában, vagy idehaza, hogy a hazulról érkezett, vagy az Ukrajnából küldött zöld színű tábori levelezőlap *futárgép szárnyán érkezett a Kárpátokon keresztül.*

VAJJON KIBIRJA-E A REPÜLŐGÉP A TERHELÉST?

A REPÜLŐGÉPEK SZILÁRDSÁGI VIZSGÁLATÁRÓL

Mióta a repülőgép ekkora jelentőségre tett szert a korszerű háborúban, általános az érdeklődés a repülőgépépítés részletei iránt. Sok olvasónk előtt felmerült már bizonyára az a kérdés, hogy mi mindenre van szükség, amíg végre elkészül egy új harcigép és noha fémből van, üzemanyaggal, bombával, személyzettel, ezernyi felszereléssel mégis könnyedén a levegőbe emelkedik és nagy magasságban hatalmas sebességgel halad. S emellett talán még nem is vesszük figyelembe, hogy ilyen hatalmas sebességeknél vagy a leszállás esetére a gép építésének oly szilárdnak kell lennie, hogy az nem törik darabokra, hanem tartósan használható.

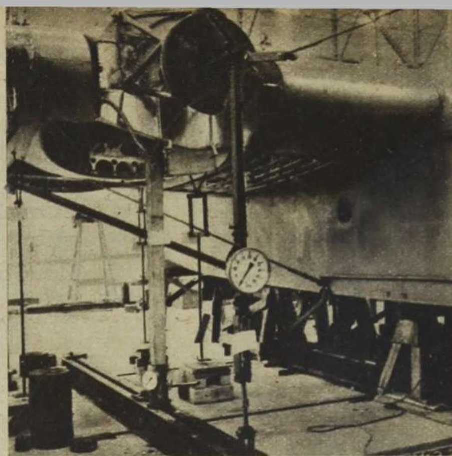
Hogy a gép építésénél minden követelménynek eleget tehessen, a szerkesztő mérnök az elmélet és gyakorlat minden eredményét szem előtt tartja. Ne beszéljünk itt azokról a hosszadalmas és bonyolult számításokról, amelyeknek segítségével elméletileg meg lehet határozni a gép szükséges méreteit, az alkalmazandó anyagok méreteit. Az elővigyázatos gépszerkesztő nem elégszik meg ezzel, hanem kísérleteket is segítségül hív. Ezek néha tetemes költséget okoznak. A legdrágább, de egyben legfontosabb ilyen kísérlet a gép szilárdsági vizsgálata.

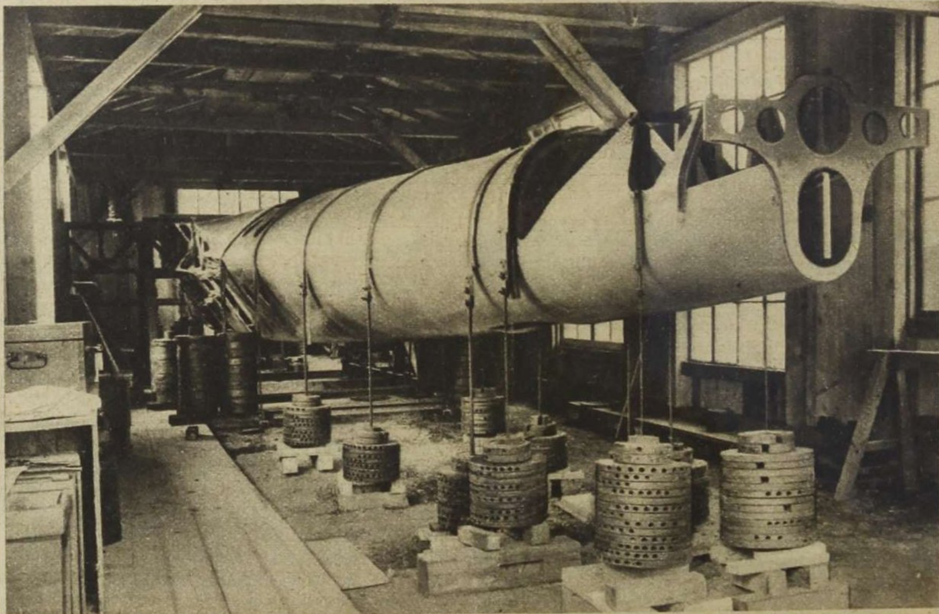
Mihelyt aerodinamikai számítások és modelkisérletek segítségével meghatároztuk, mekkorák a gépre ható erők, a műszaki mechanika szabályai szerint meghatározhatjuk az egyes részek alakját, méreteit, akár egy hídnál vagy darunál szokásos. De itt van az örökös »mumus«: a súly. A gép nem lehet túlságosan nehéz, s ezért nem úgy mint a többi gépnél, itt a lehető legnagyobb súlymegtakarításokra kell törekedni. A gépészet és építészet általában 3—5-szörösen nagyobb terhelésre méretezi gépeit, mint amilyen a valóságban előfordulhat (a mérnökök ezt 3—5-szörös biztonságnak nevezik). A repülőgépszerkesztő számára legfeljebb kétszeres biztonság lehetséges! Itt tehát szükséges, hogy a gépet pontosabban, nem araszra, hanem milliméterre pontosan méretezzük. Ebben a műveletben segít erősen a kísérlet, kiegészíti az elméletet.

Nézzünk egy ilyen szilárdságvizsgálati kísérletet. A megvizsgálandó repülőgéprészt (többnyire az erősen terhelt részeket: szárnyat, törzset, kormányokat, futóművet) úgy helyezik el egy vasszerkezeten, mint ahogyan az a valóságban fog szerepelni. Ezután a számítás útján előre meghatározott terhelési állapotot idézik elő acélsúlyokkal vagy homokzsákokkal, esetleg huzalok húzóerejével. Az első esetben a súlyt olvassuk le, a második esetben dinamométerek, erőmérők mutatják az erők nagyságát. Az erőket, a terhelést addig fokozzák, míg valahol törés nem lép fel. Az ekkor fellépő terhelésnek természetesen jóval nagyobbnak kell lennie, mint ami valóságban előfordulhat. A terhelt repülőgépalkatrészektől 1, 8-szoros biztonságot kívánunk meg.

Ha a kísérletek során a törés e terhelésnél nagyobb súly hatására áll be, az illető alkatrész megfelelő, ha már kisebb terhelésnél eltörik, akkor baj van és új alkatrészt kell tervezni és készíteni. Igy gondoskodnak a szilárdsági kísérletek segítségével a repülőgépek megfelelő biztonságáról, így bírják azok ki a legnagyobb előforduló terheléseket is, mindig és minden helyzetben. Ma már nem törnek szét a gépek a levegőben.

(n. e.)







Az utánam ugró bajtárs fölöttem leng...

MIÉRT LETTEM EJTŐERNYŐS?

(vitéz Bertalan Árpád őrnagy emlékére)



Nagy zökkenéssel földet értem...

Akkor még csak képen láttam ejtőernyőt — külföldi képeslapokban. Csak annyit tudtam róla, hogy valamivel nagyobb, mint egy rendes esernyő, fehérszínű és a lángba borult gépből kiugrott repülők életét menti meg. Még valamit hallottam arról is, hogy vannak szovjet ejtőernyősök, akik nem mentőeszköznek használják az ejtőernyőt, hanem azzal gyakorló ugrásokat végeznek, hogy annak idején az ellenség mögött leugorhassanak...

Aztán jött a felszólítás ejtőernyős szolgálatra. Csendben, titokban. Jelentkeztem. *Valahogy már akkor éreztem, hogy ez az új fegyvernem, a száguldó idők új katonái, akik új eszközökkel, de a régi akarással küzdenek hazájuk szebb jövőjéért.* Orvosi vizsgán, *alkalmas* lettem. Kevesen feleltünk meg, alaposan megnéztek mindenkit. Akkor találkoztam vitéz Bertalan Árpád őrnaggyal először. Markáns, férfias arca, határozott katonás fellépése és víg kedélye azonnal megnyerte mindnyájunk tetszését. Valamennyiünk között a legjobban megfelelt. Ebben is, mint minden másban, a legjobb volt.

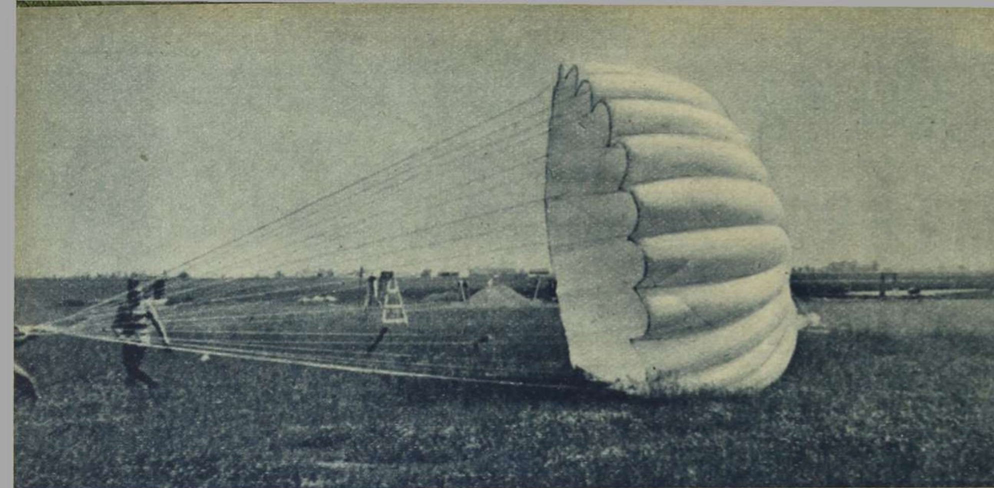
Három-négy nap mulva láttam közelről az első ejtőernyőt, nagyobb volt, szebb volt, mint gondoltam. Éppen hajtogatták, rásütött a nap és annak fényében fürdött, fehér volt, mint a hab. Roppant nagy tisztelettel néztünk rá: erre a nagy selyemdarabra és néhány vékony zsinórra lesz bízva az életünk. Ő még akkor nem volt közöttünk, hivatalos elfoglaltsága csak jóval később engedte közénk. Mi azt hittük, hogy az első nap „nyakunkba akasztanak" egy ejtőernyőt és gyerünk fel a magasba. Mosolyogtak rajtunk. Előbb meg kell tanulni hajtogatni és sokat kell repülni ahhoz, hogy ejtőernyővel ugorhassunk. Égtünk a vágytól, hogy ugorhassunk már. Közben volt időnk sokat elmélkedni. Éppen nyár volt, forrón tűzött a nap. Az emberek gondtalanul fürdőztek, mi ernyőt hajtogattunk, mások gépkocsival kirándulni mentek, mi szoktató repüléseket végeztünk, sokan éppen csónakkirándulást tesznek, vagy a Balatonban lubickolnak, kártyáznak, vagy éppen söröznek, — mi azalatt ejtőernyővel fogunk ugrani. Ki-ki a maga sorsa szerint. Emlékszem: ilyenekre gondoltam akkor. Végre elérkezett a nagy nap, az első ugrás. Gyönyörű nyári reggel, szélcsend, felfelé emelkedő meleg levegő: a legjobb ejtőernyőugró idő. Hogy mások mit éreztek azt nem tudom, de én úgy éreztem magam, mintha nem is a földön járnék. Lebegtem. Gondoltam: talán nem is fogok lejönni a földre, hanem valahová elrepülök a nyitott ernyővel.

Ugranak az ejtőernyősök...! futott szét a hír a repülőtéren. Ugrató tisztünk, még sápadtabb volt, mint mi, féltett minket. Mi azonban inkább csak attól féltünk, csak az volt a fontos, hogy sikerüljön az ugrás, mert az első kísérlet *próbaugrás* volt. Aki nem mer kiugrani, vagy lábát töri, az visszamegy, ezt tudtuk előre. Ki fogok ugrani, biztosan tudom, hogy kifogok tudni ugrani, mert akarom. *Akarom.*

Ránk csatolják az ejtőernyőt, beszállunk a gépbe. Gondolataim irtózatosan kavarognak, vajjon jól van-e csomagolva az ernyőm, vajjon fog-e nyílni? De feldördülnek a motorok, a nagy gép nekilendül, pillanatok alatt száguld alattunk a talaj, majd hirtelen megszünik a rázkódás és a magasba lendülünk. A repülőtér hirtelen kisebbedik és távolodik, minden kicsi lesz, elfogy, halványodik. Most már nem érdekel az, hogy mások mit csinálnak, csak egy a fontos, hogy bele ne akadjak az előttem álló bekötőzsinórjába, amely kiugrás után az ernyőt fogja kinyitni. Be vagyunk „kötve" a gépbe, újonc ugrók vagyunk, még nem lehet *kézikioldással* ugrani. A nyitott ajtóban egy bajtársam áll, az első ugró. Tőle nem sokat látok a földből, de nem is baj, mert még nagyon keveset repültem és szokatlan a magasság. Csak néha látok egy-egy gyufaskatulyányi valamit, biztosan házak lesznek. Ugrató tisztünk mosolyogva fordul néha hátra, mi is megeresztünk egy kényszeredett mosolyt, de csak egy pillanatra, hogy újra kifeszüljenek a vonások... elvégre élet és halál küszöbén állunk. Most az ugrató tiszt feltartja a karját, ez a jel arra, hogy nemsokára következik az ugrás, amikor a karjával int. Az előttem álló bajtárs összevont szemöldökkel figyel rája, szája össze van erősen szorítva, arcizmai kidagadnak. Most hirtelen világosság támad előttem, az ajtó üres, a légcsavarszél bevág a gépbe, majdnem hanyattesem... az előttem álló kiugrott, most én következem — villan át az agyamon — megmarkolom az ajtónyílás keretét, rántok magamon egyet, borzasztó erős légáramlat csap meg... Most hirtelen valaki szokatlanul nagyot ránt rajtam... mi az ördög!? Kezdek eszmélni: ejtőernyővel ugrottam és most nyilt ki az ernyőm. Jól van. Nagyon jól van. Körülnézek, sehol semmi és senki, szörnyű csönd. De nini: egy távolodó kis pont, éppen lefelé fordul: a repülőgép az, borzasztóan messze. Most fölöttem megpillantom az utánam kiugró bajtársam ernyőjét (1. számú kép). Gyönyörűen csillog a napfényben. Sokkal távolabb fölötte látszik az utána következő ugró, mint apró, eltűnő pont. Soká nézelődni nincs idő, közeledik a föld. Minden gyorsan nő és úgylátszik, mintha emelkedne fölfelé, még néhány méter, most egy hatalmas zökkenés, puffanás: földetértem szerencsésen... ejtőernyős lettem! (2. számú kép).

Sok nehéz, de annál szebb és változatosabb hónap telt el az első ugrás óta, amikor egyszer gyönyörű nyári reggelre ébredünk. Ma nagy nap van: *nagy szabadeséssel* végrehajtott ugrásteljesítmény készül. A megsokasodott ejtőernyős csapat, mint egy hangyaboly hemzseg a gépek körül, de hirtelen csend lesz, „vigyázz" vezényszó hallatszik. Megérkezett a századparancsnok: vitéz *Bertalan Árpád* őrnagy. Már „be van öltözve". Nagy magasságból, több ezer méteres szabadeséssel végrehajtott ugrás a mai feladat, vitéz parancsnokunkon kívül még hárman vagyunk felkészülve az ugráshoz. Mindenki ott van, aki a repülőtérhez tartozik. Nagy élmény lesz, meg kell nézni, ilyent hazánkban még senki sem látott.

Hol vagyunk már az első ugrástól! Mozdulataim nyugodtak, biztosak, félelemnek, aggodalomnak nyoma sincs. Ötvenedik ugrás felé közeledünk valamennyien. Parancsnokunk eligazítást tart. Ott van a pilóta, a megfigyelő és hárman ugrók. „Repülési magasság 3000 méter, repülési irány a város felől a repülő tér nyugati sarka. Ugrás szabadeséssel, nyitás 400 méteren, esés idő ötvenhárom másodperc. Stopperórákat kipróbálni. Ugrási sorrend... Végeztem!« A motorok megdördülnek, a földet gyorsan elhagyjuk. Beszélgetni nem lehet a motorok dübörgése miatt, mindenki el van foglalva saját gondolataival.



Szemtelenkedik a szél...



Ahogy az utolsó ugró lát minket...

Néhányszor a parancsnokra pillantok. Arca nyugodt, tekintete a repülőteret kutatja, néha a stopper órájára pillant. Magabízó, nyugodt, bátor ember: *férfi!* Büszke vagyok rá és büszke vagyok arra, hogy hazámat ugyanúgy szolgálhatom, mint ő. A gép lassan emelkedik, a levegő ködössé válik, erősen érzik a hideg levegő. A lehelet úgy látszik, mintha sűrű füstöt fújna ki az ember. A kicsöpögő olaj megfagy a gép szárnyán. Lent minden csöppnyivé lesz, egybefolyik. A terep úgy látszik, mint egy nagy térkép, a repülőteret alig lehet észrevenni. Mégegyszer megnézem a felszerelésemet, megigazítom a csatlékokat, hogy azok jól legyenek becsatolva, különben kiesem a hevederből. Mégegyszer megnézem a stoppert: szép egyenletesen jár, rendben van minden. Előre megyek, megnézem a magasságmérőt. Már elértük a 3000 métert, most fordul éppen rá a gép a megadott irányra. Ebben a pillanatban mintha közös áramkörbe lettünk volna bekapcsolva, egymásra nézünk. Az ugrás *mindig nagy élmény*, sohasem lehet teljesen megszokott valami. Most ugrás előtti pillanatokban talán még közelebb érezzük magunkat egymáshoz. *Bajtársak* vagyunk, *ejtőernyősök.* Az idegek játéka megkezdődik, az arcvonások megkeményednek. Parancsnokomra nézek. A kioldó zsinór fogantyúját már megmarkolta balkézzel, jobb kezével átmarkolja a balcsuklóját, amelyen a stopper óra van. Én is ezt csinálom és hátra intek a többieknek: *elkészülni...!* Jobb mutató ujjam a stopper óra nyomógombján és várok. Semmi másra nem gondolok, *csak az ugrásra.* Most minden más dolog, bánat és öröm, gond és szórakozás eltörpül. Ugrani fogok a következő pillanatban és lemegyek a földközelbe anélkül, hogy az ernyőmet kinyitanám. Amikor a testem teljes sebességgel esik, akkor *100 métert* egy tized másodperc hijján *2 másodperc* alatt teszek meg. Nem lehet tévedni, nem lehet ügyetlenkedni, nem lehetek feledékeny, vagy szórakozott, vagy hanyag mert akkor meghalok. De nem lehetek gyáva sem és teljesítenem kell a parancsot: le kell „mennem" 400 méterre a földtől, s addig sok minden történhetik...

Parancsnokom most hirtelen az ajtóhoz lép, szétvetett lábakkal megáll a nyílásban, majd előrelép és eltűnik. A légcsavarszél most is erősen megcsap, mint akkor az első ugrásnál, de most fel sem veszem, nekidűlök, a stoppert megnyomom és kiesem a gépből. Látom a földet tisztán, látom a parancsnok messzeze eltűnő körvonalait, gondolataim tiszták. Most hirtelen hanyat fordulok, a földet nem látom, csak a tovatűnő gépet. A sebességem mind nagyobb, a levegő irtózatosan kezd süvíteni, mintha a pokol minden fúriája a fülembe bőgne. A stoppert megnézem, de csak azért, hogy jár-e. Tudom, hogy még sokat kell esnem, még mindig háttal vagyok lefelé, nem is érdekel a föld, nem mozdítom semmi testrészemet, ne hogy kilendüljek a kényelmes testhelyzetből. *Húsz másodperc* eltelt... (3. sz. kép.)

Most hirtelen lekapja a nagy légáramlat a szemvédő üveget, szerencsére a zsinórja a fejvédőhöz van hátul erősítve. Utána kapok, előre húzom és visszahelyezem nagy nehezen. Ez a mozdulatom azonban elég volt ahhoz, hogy a testem kilendüljön, forgásba jön hossztengelyem körül: dugóhúzó!... A föld kezd forogni, a gyomromat érzem, szédülök. Most szép lassan, *gyakorlott mozdulattal* kitolom oldalt a könyökömet, a forgás megáll és fejjel lefelé zuhanok tovább. *Negyven másodperc* eltelt. A földet már sokkal tisztábban látom, mint az előbb, a levegő egyforma süvítéssel zúg a fülem mellett, arcizmomat hátraszorítja a levegő ellenállása, szemem kitágul, majdnem fáj. A szemüveg sokat számít, egyébként nagyon könnyesedne a szemünk, bár így is baj van, mert párásodni kezd az üveg és hirtelen semmitse látok. Ez most már kellemetlen, hirtelen újra felnyúlok jobbkézzel és egy kicsit megemelem, hogy a meleg levegő röppenjen ki alóla. Most ismét látok, de a mozdulat miatt újra kezdődik a dugóhúzó, de most már sokkal kellemetlenebb helyzetben, *a hátamon fekszem* és lapos körben forgok. Ez baj, nem látom a földet, a stopperral baj lehet, vagy az esésidőszámítás rossz volt, hirtelen kirúgom a lábaimat és rántok egyet a derekamon. Fejre állok, már látom a földet... a stopperra pillantok, majdnem ötven másodperc, most végképpen lerepül a szemüvegem, de nem érek rágondolni. A föld ijesztően rohan felém, de szerencsére még mindig fejjel lefelé vagyok, látom a földet, látom a stoppert, az idegzetem pattanásig feszült, az életösztön a nyitásra kényszerít, de ellenállok neki... még két másodperc, még egy... most megrántom a kioldózsinórt és összeszorított fogakkal várok. A következő pillanatban irtózatos rántást érzek, minden a nyakamba csúszik, majd lábaim, mint az ostor csapódnak lefelé. Fényes nappal van, de ezer csillag táncol a szemem előtt, szerencsére a szám csukva volt, mert különben elharaptam volna a nyelvemet. Valamivel lejjebb »csúsztam«, mint 400 méter, lehettem úgy 320—350 méteren. Csak észre ne vegye szeretett parancsnokom, mert az ilyesmit szigorúan bünteti. Most lassan jön a föld, de bezzeg, ha nem nyitom ki az ernyőt, 6—8 másodperc mulva már lent lettem volna. Ezért nem szabad »lecsúszni«, mert ha a főernyő nem nyílik, vagy rendellenesen nyílik, akkor nem marad már idő a mentőernyőt (hasernyő) nyitni...

Most hirtelen, egész közel a parancsnokomhoz, földetérek, körülbelül azzal a különbséggel, amennyivel később ugrottam, tehát ő is lejjebb csúszott. Magához int, odarohanok, mosolyogva nyujt kezet: gratulálok a szép ugráshoz... A többiek most érnek lassan földet. (4. sz. kép.)

Vitéz Bertalan Árpád őrnagy, a Mária Terézia Rend lovagja és a Magyar Érdemrend Tiszti Keresztjének tulajdonosa, a »vitéz Bertalan Árpád« ejtőernyős zászlóalj volt parancsnoka nem érhette meg munkájának gyümölcsét, mert a Délvidék visszafoglalásakor, az ellenség fölé való induláskor repülőszerencsétlenség érte. Minden magyar ejtőernyős büszke lehet rája. A törhetetlen hazaszeretet, a férfias nyiltság és bátorság mintaképe ő, akinek lelke most minden ejtőernyős felett ott lebeg és vigyáz rájuk, hogy senkinek baja ne történjen... És egyben serkent mindenkit élete egész példájával és céljával:

»Ugorjatok le ejtőernyővel!«

Pataky Géza fhdgy

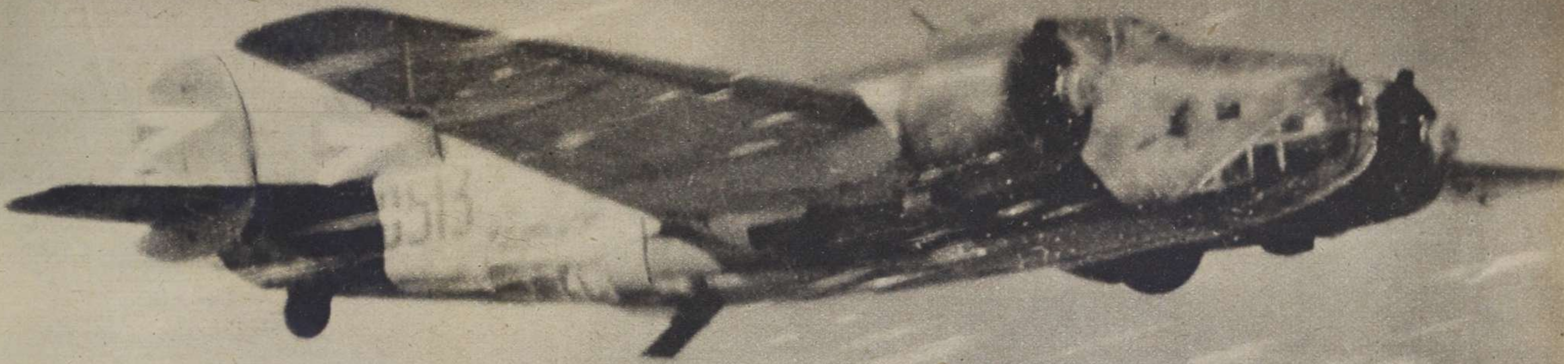
SPOLARICH

ZÖLDFA ÉTTEREM ÉS SÖRÖZŐ

KITŰNŐ KONYHA, POLGÁRI ÁRAK

CIGÁNYZENE: LAKATOS VINCE

Különtermek. Repülőtisztek találkozóhelye — I., KRISZTINA-TÉR 9


Magyar bombázógép hóviharban

„EGY KIS CSETEPATÉ NIKOLAJEV FELETT"

A bombázószázad éppen hazatérőben van Kolomeában. Harmadik napja várják a jó időt, hogy nekivághassanak a Kárpátoknak. Mert ködös, felhős időben és ha eljegesedés veszélye lehetséges, nem tanácsos az átrepülés. Ilyenkor látja csak az ember igazán, hogy milyen tökéletes védővonal a Kárpátok vonulata...

Hát várnak Kolomeában, először türelmesen, hátha holnap majd felszakad a köd és indulni lehet, de bizony egyik nap megy a másik után és az idő csak nem javul.

Mit tehet ilyenkor az ember?

Detektívregényt olvas, kártyázik vagy beszélget.

Leginkább az utóbbit...

Feleleveníti az érdekesebb bevetések történetét, megbeszéli az izgalmasabb légikalandokat, jót nevet a humorosabb eseteken.

Most egyelőre komoly dolgokról beszélgetünk, érdekesebb bevetésekről. Bár azonnal előre kell bocsátanom, hogy ezek a repülők túlságosan szerény fiúk. Egy-egy hátborzongató kalandot olyan nyugodtan, olyan közönyösen mesélnek végig, hogy az ujságíró nem is tudja mit csodáljon inkább, bátorságukat, vagy szerénységüket...

— Egy kis csete-patét én is elmondhatok, — mondja egy zászlós — amelyik Nikolajev felett zajlott le...

— Jó kis muri volt, — jegyzi meg szerényen mosolyogva a századparancsnok és int — no, meséld csak el...

A zászlós rágyujt egy cigarettára és mondja is:

— Sutiskán volt még akkor a századunk, egy hadi repülőtéren. Ez a hely bizony sok érdekes légigyőzelmet láthatott, hallhatott. Egyik reggel jött a bevetési parancs: a Nikolajev melletti közúti hidat és vasúti csomópontot kell szétbombázni. Hat gép szállt fel, a debreceni vegyes bombázószázad gépei és vadászok is kísértek bennünket, hat darab CR. 42-es és öt darab Hj. Persze így sokkal biztonságosabb a »munka«, mert a vadászok lekötik az ellenünk felszálló Ratákat és mi valamivel nyugodtabban végezhetjük el a feladatunkat. Megjegyzem, hogy ebben az időben Nikolajevnél volt a legnagyobb a légelhárítás és a legtöbb szovjet-vadász is itt támadott.

— A várostól mintegy tíz kilométerre egyszercsak meglepetésszerűen tűzfüggönyt lőttek ki a vörösök. A tűzfüggöny veszedelmes dolog. Mondhatnám a védekezésnek a lehető legbiztosabb módja. A légelhárító géppuskák és gépágyúk már előre be vannak mérve egyenlő magasságra és távolságra és ha függönyt lőnek, akkor az arra haladó gépeknek meg kellene semmisülniök. De valami csodálatos szerencse kísért bennünket, mert a tűzfüggönyből majdnem teljes épségben kerültünk ki, egyetlenegy gépünk kapott találatot, de az sem volt olyan súlyos, úgyhogy útját nyugodtan folytatta tovább.

— Egy-kettőre felhőbe húztunk, mert az volt a tervünk, hogy levágunk a tengerig és délről támadunk. A felhőben azonban az én gépem leszakadt a köteléktől... Egy kicsit kellemetlen érzés volt, bevallom, mert mégis csak egyedül... No de sebaj, gondoltam és áttörtem a felhőréteget. A műutat egy pillanat alatt megláttam. Könnyen ment a dolog, hosszú sorban vonultak rajta a visszavonuló szovjet csapatok. Már éppen föléjük fordultam, mikor a Bug deltájában horgonyzó szovjet tengeri hajók észrevettek és légelhárító ágyúikkal lőttek rám, mint az istennyila. Oda se neki... Szépen a híd fölé úsztam, aztán kioldtuk a nyolc darab százkilóst, csak úgy porzott lent az út és a híd.

— A fordulónál láttam, hogy a híd beszakadt a vízbe.

— Bravó, mondtam magamban elégedetten, ezt jól csináltuk.

De az örömöm nem tartott sokáig, mert mire jobban körülnéztem, még a hajamszála is az égnek állt. Mert a bolsik légelhárító tüze és az én bombázásom felzavarta a Ratákat, de annyit, hogy az ég valóban elsötétedett tőlük. Utólag megállapítottam, hogy harminchat darab volt összesen a levegőben. Három Rata mindjárt rámcsapott és én, mint aki már úgyis jól végezte dolgát, hamarosan a felhőbe húztam. És azzal be a gázt és gyerünk hazafelé...

A századparancsnok veszi át a szót:

— De képzeld a mi meglepetésünket, mikor áttörjük a felhőket és a Raták tömege vár bennünket készen a levegőben. Összezárkóztunk hát és lesz ami lesz, elgondolással felvettük a harcot. A vadászaink, kemény gyerekek, szinte boldogok voltak, hogy annyi Rata van fent a levegőben, legalább kedvükre vadászhattak. Pillanatok alatt le is szedte mindegyik a magának kiszemelt gépet. A bolsik tovább támadtak, persze amilyen ravaszok voltak, ránk, bombázókra törtek. Mondhatom meleg percek voltak... Az egyik gépünk vezetőjének a kesztyűjét találta golyó, egy megfigyelőnknek a kezéből kilőtték a jegyzettömböt, egy rádiósnak bőrsapkáját horzsolta géppuskagolyó. De a gépeket is számos találat érte. Egyiknek az iránytűjét lőtték szét, az ablakok a legtöbb gépen össze-vissza voltak lyukgatva, az egyik bombázó vezérsíkján tizenkét találatot olvastunk meg a leszállás után... Mert hazaértünk mind szerencsésen, hála a felhőnek, amibe behúztunk és ott már nem érhetett baj...

Elhallgat a századparancsnok.

Csend van a szobában.

Én megilletődve gondolok a nagyszerű légigyőzelmünkre.

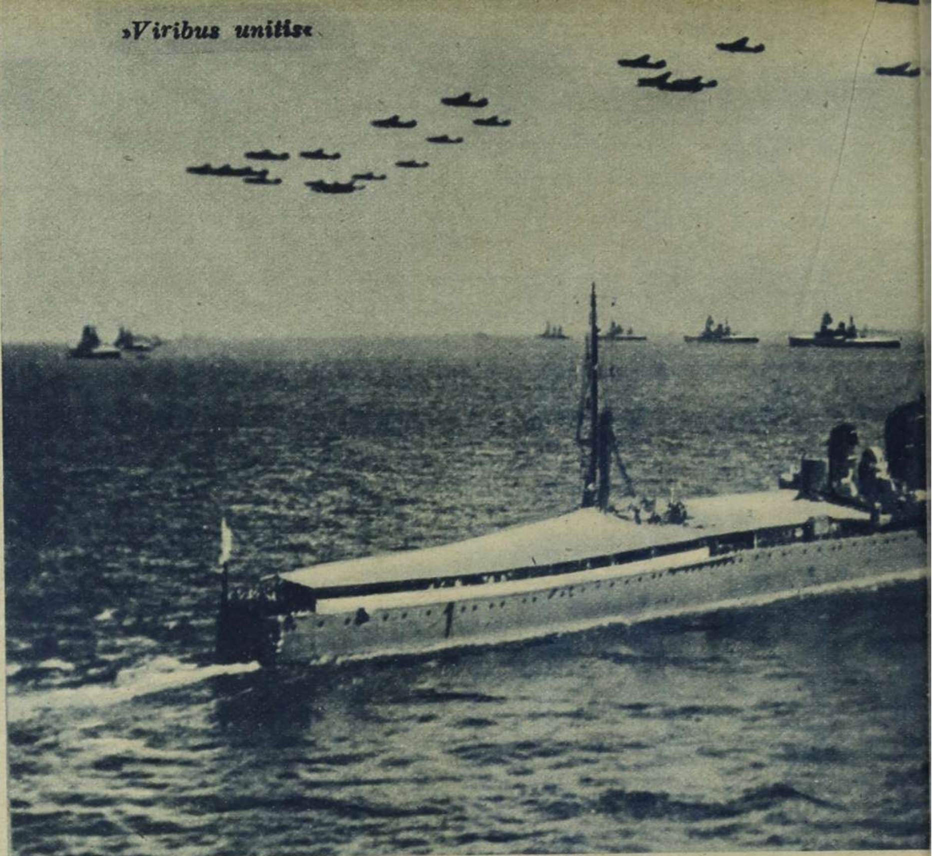
A századparancsnok feláll és az ablakhoz lép. Csak ennyit mond:

— Az ördög vigye el már ezt a nyavalyás ködöt... hogy végre elindulhatnánk...

Dr. Pados Pál.



Csungking bombázása



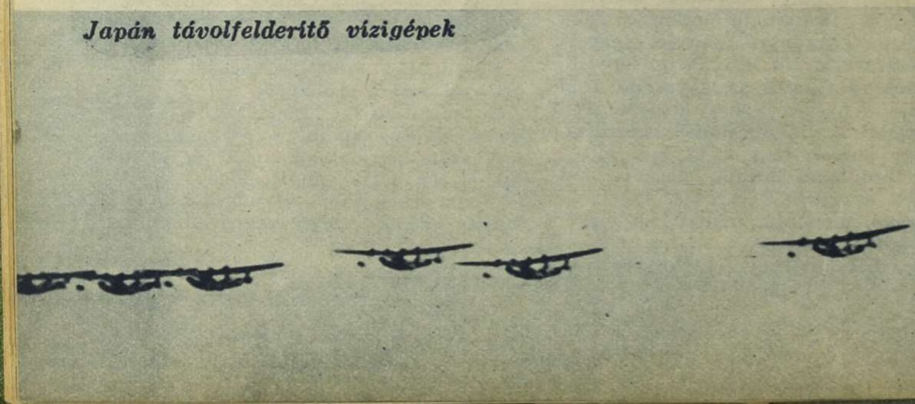
»Viribus unitis«



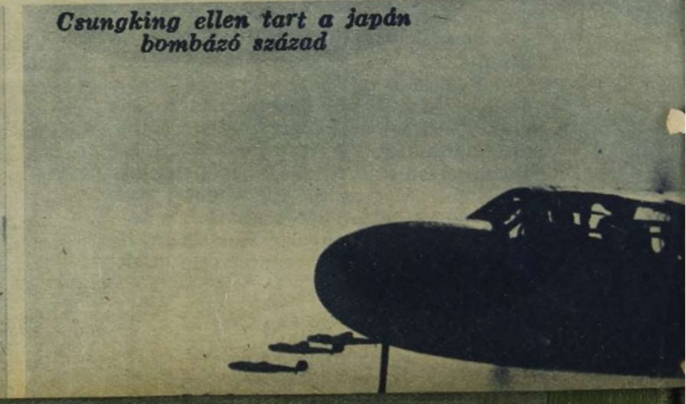
Szingapur látképe



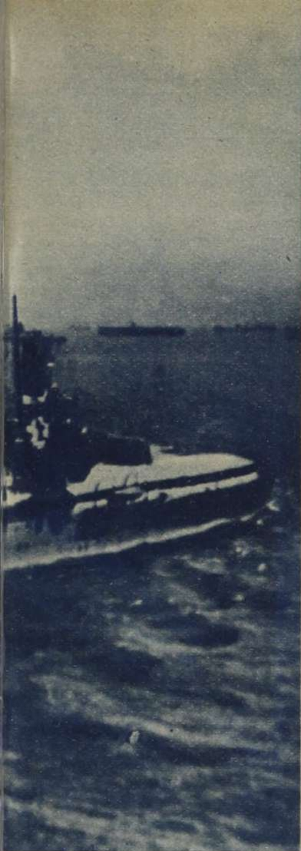
Indul a bombázó raj



Japán távolfelderítő vizigépek



Csungking ellen tart a japán bombázó század





Indulás



A szingapuri hidroplán-



Japán géppuskalövész



Japán repülők Kínában





Magasan az ellenség felett







A bombázó századparancsnok indulás előtt utolsó utasításokat vesz

A MAGYAR REPÜLÉS JÖVŐ KÉRDÉSEIRŐL BESZÉLNEK

az Aero Szövetség új társelnökei

A Magyar Aero Szövetség elnöki tanácsa *Ember Sándor dr.* elnök, országgyűlési képviselő elnökletével a közgyűléstől kapott felhatalmazás alapján a szövetség tisztikarát választás útján kiegészítette. A legutóbbi tisztújítás alkalmával betöltetlen társelnöki tisztségekre *vitéz Fráter Tibor* repülőezredest, *András Sándor* vezérkari alezredest, *Kara Jenő* alezredest, valamint *Buzay Árpád dr.* repülőgépgyári igazgatót és *Zichy Nándor gróf* országgyűlési képviselőt választották meg.

Az elnöki tanács tagjai lettek *Gyiressy Sándor* repülőalezredes, *Németh János* vezérkari őrnagy és *Timár Gyula* repülőszázados.

A Magyar Szárnyak munkatársa kérdést intézett az újonnan megválasztott társelnökökhöz, miként ítélik meg a magyar haderőnkívüli repülés jelenlegi helyzetét, mik jövő terveik és mint társelnökök, mivel szándékoznak a nagy jövő előtt álló magyar repülés ügyét előbbrevinni.

vitéz Fráter Tibor ezredes:

— »A leventeintézményt bevonjuk a haderőnkívüli előképzésbe.«

— Nagyon örülök annak, hogy a Magyar Aero Szövetség vezetői közé kerültem, mert ez a szövetség a haderőnkívüli repülést illetően, párhuzamosan dolgozik a leventevonalon történő haderőnkívüli előképzéssel. Sok érintkező felület van a Magyar Aero Szövetség és a leventeintézmény között és remélem, hogy az által, hogy a szövetség vezetői közé kerültem, a harmonikus együttműködés a jövőben még jobban biztosított.



— A haderőnkívüli repülőelőképzés a leventevonalon ejtőernyős-előképzéssel, repülő-rádióselőképzéssel és repülőmodelezéssel foglalkozik, illetve fog a jövőben foglalkozni.

A levente-ejtőernyősökről.

— Az ejtőernyős-előképzés az ország nagyobb városaiban történik a kötelező leventefoglalkoztatás ideje alatt és összefüggő háromhetes gyakorlaton, amelyet az ejtőernyős-torony felállítási helyén, Budapesten tartunk meg. Az ejtőernyős-előképzés célja, két évig tartó előképzés alatt a leventéket testileg megedzeni az ejtőernyős szolgálatra.

A rádiós-előképzésről.

A rádiós-előképzés célja az, hogy a leventék közül kiválogassuk azokat, akik egyrészt repülőszolgálatra, másrészt repülő-rádiószolgálatra alkalmasaknak látszanak.

A levente-modelezés feladatai.

— A repülő-modelezés a leventeegyesületeken belül felállítandó leventeszakosztályokban és az ezekhez kapcsolódó műhelyekben történik.

A leventeintézmény a kiválogatás szolgálatában.

— A haderőnkívüli szakelőképzésnél, így a repülőelőképzésnek is, főfeladata a kiválogatás. Ezt úgy lehet a legtökéletesebben elvégezni, ha a kiválogatásra a legnagyobb tömeget tudom felhasználni. A leventeintézmény az egész országot behálózó szervezet, így ha azt a haderőnkívüli előképzésbe bevonjuk, a célt a legtökéletesebben tudjuk elérni.

Végezetül legyen szabad felhívnom a repülő-szaksajtó figyelmét arra, hogy minden eszközzel igyekezzék eloszlatni a szülők körében, sajnos, még mindig tapasztalható húzódozást, mert az előképzés szakemberek vezetésével és a biztonsági rendszabályoknak a leglelkiismeretesebb szem előtt tartásával történik. A szülőknek húzódozása tehát teljesen indokolatlan.

Dr. Buzay Árpád,

a Dunai repülőgépgyár igazgatója.

— »Még jobban belekapcsolódom a haderőnkívüli repülés ügyébe«.

Budapest székesfővárosnál 1925—1938-ig mint segédfogalmazó működött, több ügykörben. Legutóbb a közlekedési- és iparügyi ügyosztályban.

1938-ban a Weiss Manfréd Repülőgép- és Motorgyár Rt. meghívása folytán a cégnél helyezkedett el, ahol 1939-ben a vállalat cégvezetője, majd 1941-ben a cég és a Dunai Repülőgépgyár Rt. igazgatója lett.

1931. évben létrehozta a Budapest Sport Egyesület Repülő Szakosztályát, eleinte a Légügyi Hivataltól kölcsönkapott repülőgépen Egyesülete keretében egykét pilótabajtársa segítségével pilótanövendéket képezett ki. 1934-ben megszerezte egyesülete részére az ország első nyilvános pilótaiskolájának fenntartására vonatkozó engedélyt. A székesfőváros látta küzdelmes erőfeszítését, sportrepülőgépet vásárolt az egyesületnek, amelyen most már megindulhatott a pilótaiskola rendszeres munkája. A repülőgéppark az évek folyamán a székesfőváros áldozatkészsége alapján állandóan bővült, mely körülmény lehetővé tette az intenzív pilótakiképzést. A pilótaiskola működése folyamán többszáz pilóta került ki a keze alól.

Több külföldi és úgyszólván minden hazai repülőversenyen és repülőnapon részt vett, így többek között: 1936-ban a berlini XI. Olimpiász alkalmából rendezett körrepülő-versenyen 157 résztvevő közül a 6. díjat nyerte el, 1936-ban a Balatoni Nemzetközi Csillagtúrán a 2. díjat, 1937-ben a Züriehi Internationales Flugmeetingen 154 résztvevő közül a 7. díjat nyerte el.





1938-ban megszervezte a Magyar Vöröskereszt Légi Mentőszolgálatát, melynek országos vezetésére kapott megbízatást, valamint a Magyar Vöröskereszt Mentésügyi Osztályának tanácsadó szakértőjévé nevezték ki.

Több éve igazgatósági tagja a m. kir. kereskedelem és közlekedésügyi minisztérium fennhatósága alatt működő Magyar Légiforgalmi Rt.-nak.

A Magyar Aero Szövetség 1938-ban történt újjáalakítása alkalmából a szövetség alelnökévé és a haderőnkívüli motoros pilóta-előképzéssel foglalkozó motoros repülési bizottság vezetőjévé választották meg, 1942 január 19-én pedig a Magyar Aero Szövetség társelnökévé.

Buzai dr. így nyilatkozott:

— Örülök annak, hogy társelnökké történt kinevezésem révén még jobban belekapcsolódhatom a magyar haderőnkívüli repülés ügyébe.

Az oktatói kar minden dícséretet megérdemel

— A magyar oktatói kar tagjai látástól-vakulásig dolgoznak az ország legkülönbözőbb repülőterein és az ő gondos, lelkiismeretes, valamint szakértő munkálkodásuknak nem kis része van abban, hogy haderőnkívüli repülőkiképzésünk már eddig is olyan szép eredményeket érlelt.

Kara Jenő alezredes:

— **»Célom: a magyar aviatika fejlesztése«.**

— Társelnökké történt megválasztásomnak rendkívüli jelentősége nincs. Öregszem, az idők folyamán szerzett tapasztalatok természetszerűleg hozzák magukkal a hatáskör kibővülését, de egyidejűleg növelik a felelősséget is. Célkitűzéseim minden tekintetben megegyeznek azokkal a célkitűzésekkel, amelyeket a Magyar Aero Szövetség évtizedek óta követett és követ még ma is: a magyar aviatika korszerű fejlesztése.

Legfontosabb a pilótaelőképzés

— Hála a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap támogatásának, ezeknek a célkitűzéseknek a megvalósítása ma sokkal gyorsabb ütemben halad előre, mint kezdetben.

Bízunk a magyar társadalom áldozatkészségében

— Sokat küzdöttünk, sokat dolgoztunk és kétségtelen, hogy az utóbbi években elég szép eredményeket is értünk el. Mindazonáltal a megoldatlan feladatoknak még igen nagy halmaza fekszik előttünk, ami érthető is, hiszen közel 2 évtized mulasztásait kell kipótolnunk. Fontosabb feladatunk a pilótautánpótlás kérdésének hézagmentes megoldása.

— Nekünk, az ügy egyszerű munkásainak csak egy feladatunk lehet: kötelességünket megalkuvás nélkül a végsőkig teljesíteni a köz érdekeinek szolgálatában azzal a jelszóval, hogy a rendelkezésre álló anyagi eszközökkel a lehető legtöbbet létrehozni.



Gróf Zichy Nándor,

országgyűlési képviselő:

— **»Magyar gépeket a haderőnkívüli repülésnek«.**

— Mint a Magyar Aero Szövetség újonnan megválasztott egyik társelnöke kötelességemnek tartom, hogy a szövetségre bízott feladatokat még fokozottabb mértékben szolgáljam. A haderőnkívüli repülőelőképzés mellett a legfontosabb feladatnak a magyar sportrepülés fejlesztését tartom. Minden erőnkkel azon kell lennünk, hogy az egyesületi életet mind Budapesten, mind pedig a vidék nagyobb városaiban kifejlesszük és ott, ahol még nincsen, egészséges sportrepülőéletet teremtsünk.

Miért nem indul meg a magyar iskolagépgyártás?

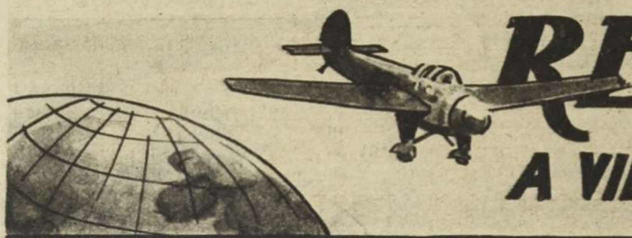
— Másik nagy feladata szövetségünknek, amelyről a Magyar Szárnyak hasábjain már többször szó esett, a magyar repülőgépgyártás előbbrevitele. A Magyar Aero Szövetség vezetőségével együtt magam is küzdeni fogok ennek a célnak az előbbrevitele érdekében. Szemünk előtt egy cél lebeg: legalább a haderőnkívüli előképzés és a magyar sportrepülés, magyar tervezésű és magyar gyártású gépekkel történjék.

FELMENTÉSEK A HMNRA ÁLTAL TÁMOGATOTT EGYESÜLETEKNÉL

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által támogatott egyesületeknél megtartott évvégi ellenőrzés alapján a felülvizsgáló bizottság az alábbi egyesületeknek adta meg a felmentést:

Erdélyi Motoros Repülő Kiképző Keret, Győri Aero Club, Délvidéki Aero Club, Kassai Repülő Club, Pécsi Egyetemi Repülő Club, Szombathelyi Motoros Repülő Kiképző Keret, BESZKÁRT Sportegyesület Repülő Szakosztálya, Gamma Sportrepülő Egyesület, 102. sz. Ganz Cserkészrepülők, 13. sz. Államgépgyári Ezermester Cserkészrepülők, Soproni Cserkészrepülők, Műegyetemi Sportrepülő Egyesület, Magyar Pamutipari Sport Club, MAC Motorsport Repülő és Yachtosztálya, Postás Sportegyesület Repülő Szakosztálya.

Kérjük
igen tisztelt
előfizetőinket
hogy előfizetéseiket idejében megújítani szíveskedjenek, hogy a lap küldésében zavar ne legyen



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS.

Reichenau, a közelmultban elhúnyt német vezértábornagy, — amint a temetésen mondott búcsúbeszédében *Göring* megemlékezett róla — a német légierők egyik megszervezője volt.

✱

Ausztrália nem ad több pilótát Angliának. A »Melbourne Herald« értesülése szerint Ausztrália kormánya elhatározta, hogy a RAF szolgálatában álló ausztráliai repülőket hazarendeli. A kormány ezt a lépését az Ausztráliát közvetlenül fenyegető veszéllyel okolja meg.

✱

Stimson, az Egyesült Államok hadügyminisztere egy sajtóértekezleten bejelentette, hogy az eredetileg tervezett 5 millió főnyi hadsereget 1942-ben nem képesek felállítani. Legfeljebb a 3.6 milliót tudják elérni. A hadügyminiszter szerint különösen a légierőknek van szükségük pótlásra. Ennek szem előtt tartásával elhatározták, hogy *a repülők alsó korhatárát 20 évről 18 évre szállitják le.*

✱

Ejtőernyős alakulat Horvátországban. 120 főből álló ejtőernyős alakulatot állítanak fel Horvátországban, amelynek tagjai 18—23 éves nőtlen katonák lehetnek.

✱

Vladivosztokban az Egyesült Államok kormánya légi és tengerészeti támaszpontot szeretne létesíteni, hogy kárpótolja magát az elvesztett csendes-óceáni támaszpontokért. Ezért az USA a Szovjettel tárgyalásokat kezdett. Valószínű, hogy ehhez a kérdéshez Japánnak is lesz néhány szava, amennyiben a Szovjet engedékenységet tanusítana.

✱

A Speer-szervezet működése szovjet területeken. Németországban, illetve a németek által megszállott területeken a Todt-féle szervezeten kívül a Speer-féle építőszervezet is jelentékeny szerepet játszik. Az építőszervezet szállító csoportja hadianyagot, élelmiszert és műszaki anyagot szállít a német légierők repülőtereire a keleti arcvonalon éppúgy, mint Afrikában.

✱

Van-e elég brit repülőgép a távolkeleten? Egy angol képviselő az alsó házban azt a kérdést szegezte *Churchillnek:* van-e a távolkeleten elegendő számú angol repülőgép? Az angol miniszterelnök azt válaszolta, hogy a brit hadvezetőségnek a távolkelet különböző pontjain csak korlátolt mennyiségű repülőgép áll rendelkezésére, hogy megfeleljen a felmerült sok irányú követelmény kielégítésének. Noha Anglia legutóbb *minden nélkülözhető* repülőgépét Szingapurba küldte, *a legnagyobb sajnálatára nem jelentheti ki, hogy a brit birodalom légierői bármely arcvonalon olyan erősek lennének, amint az kívánatos volna.*

✱

Az Egyesült Államok hadügyminisztériumának átszervezése. Amerikában számos követője van annak az irányzatnak, amely a légierők önállósítását követeli, illetve annak egyenjogúsítását szeretné elérni a haderő két másik részével: a szárazföldi hadsereggel és a haditengerészettel. Egy képviselő — valószínűleg *Arnold* tábornoknak, a szárazföldi hadsereg repülő vezérkari főnökének, továbbá *Lindbergnek* a befolyására — a Militär Wochenblatt szerint — törvényjavaslatot nyujtott be a hadügyminisztérium oly irányú átszervezésére, hogy a minisztérium ezentúl három főcsoportra tagozódjék: a hadsereg, a haditengerészet és a légierők főcsoportjára. A haditengerészet azonban továbbra is megtartja saját légierőit.

KATONAI HIREK.

A »Langley« amerikai anyahajó elsüllyesztése után a japánok az Egyesült Államok két legnagyobb repülőgépszállító hajójának egyikét: a »Lexington«-t is megtorpedózták. A 33.000 tonnás »Lexington« eredetileg csatahajó volt. 1927-ben épült. Sebessége: 33 csomó. Leszálló fedélzete 276×32 m. Befogadóképessége 75—90 repülőgép volt. Testvérhajója a »Saratoga«, ugyanilyen méretű.

✱

Horvát repülők kitüntetése. A Führer a Vaskereszttel tüntetett ki 22 horvát repülőt.

✱

Brit pilóták kiképzése az Egyesült Államokban. Japánnak a háborúba történt belépése előtt az angol kormány az Egyesült Államokkal tárgyalásokat folytatott brit pilóták kiképzéséről az Egyesült Államokban. A »Forze Armate« szerint az idén nyártól kezdve 2000 brit pilóta kiképzését tervezték Amerikában a bér- és kölcsönzési szerződés alapján.

✱

A Vaskereszt lovagkeresztjével tíz német repülőt tüntetett ki legutóbb a Führer. Ezek: *Wittmann,* dr. *Kupfer, Orthofer* és *Triebe* szds., *Beeger, Lang, Ruppert, Lehmann* és *Schwegler* fhdgy, továbbá *Köppen* őrmester.

✱

Az elcsapott Brooke-Popham brit repülőtábornagy helyét a távolkeleti angol légierők élén *Sir Henry Royda Pownall* tábornok foglalta el.

✱

A Hawai-szigeteken harcoló amerikai légierők parancsnokát: *Frederic* tábornokot állásából elmozdították. Utódja: *Emmons* altábornagy lett.

✱

A francia hivatalos lap rendeletet közöl a légierők zenekarainak felállításáról.

✱

Holland Guayanában, melyet az Egyesült Államok néhány hónap óta megszállva tartanak, nagy repülőtámaszpontot építenek. Repülőgépen szállítják oda a munkásokat és a katonákat, akik sárgaláz elleni oltásokat kapnak. A támaszpont — a Frankfurter Zeitung szerint — a Pacaraina-fensíkon épül.

LÉGIFORGALOM.

Anglia és az Egyesült Államok között a rendszeres katonai futárrepülőjáratokat — a Militär Wochenblatt szerint — négymotoros, 26 tonnás bombázó repülőgépekkel bonyolítják le. A repülőgépek különleges felszereléssel és fegyverzettel rendelkeznek.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Japán a bauxitkitermelés fokozására a tartalékalapból 30 millió yent vett igénybe. Minthogy a külföldi bevitel szünetel, elsősorban a Palauban, a Ponape-szigeteken, Északkínában, valamint az Indokínában található bauxitterületek kiaknázására törekszenek. A bauxitnak, mint a legfontosabb aluminiumércnek, a repülőgépgyártás szempontjából rendkívül nagy jelentősége van.

✱

Japán üzemanyaghelyzete. A »Popolo di Roma« szerint Japán üzemanyagszükséglete 1939-ben 5 millió tonna ásványolajtermék volt. (Németországé mintegy 7 millió tonna.) Ennek négyötödét külföldről importálta, mert a japán szigetekről csak 0.8 millió tonna, Sachalinról pedig csak 0.25 millió tonna került ki. A többit főleg Holland-India szállította Japánnak.

Minthogy a jelenlegi háború az üzemanyagfogyasztást nagy mértékben felfokozta, annak fedezése bizonyára egyike Japán legnehezebb feladatainak. Ennek egyik forrása a tartalék, amelyet éveken át gyüjtöttek. A másik a műbenzin, amelynek előállítására Japán már régóta rendkívül nagy súlyt vetett. Az eredeti terv szerint a műbenzin termelésnek 1941-re 2 millió tonnára, 1942-re pedig még ennél is magasabbra kell emelkednie. A műbenzin előállításához azonban nagy mennyiségű szén szükséges. Ezért a széntermelést az utóbbi évek 40—45 millió tonnás átlagáról 1942-ben állítólag 132 millió tonnára fejlesztik.

Ha a holland-szigetek és Burma Japán birtokába kerül, akkor Japán olaj-

gondjai megszűnnek, mert ezeken a területeken az utóbbi időben évente mintegy 10 millió tonna olaj került elő a földből. Egyedül angol Borneóban, amely már a japánok kezén van, 1 millió tonna körül volt az évi termelés, amelyet szükség esetén legalább a kétszeresére lehet fokozni.

A burmai és a borneói benzin összetételénél fogva elsőrendű üzemanyag a nagyteljesítményű repülőgépek számára.

*

77 egyenként 10.000 líra ösztöndíjra írtak ki pályázatot a római egyetem és a torinói műszaki főiskola repülőmérnökhallgatói számára.

*

A repülésnél fellépő nyomásváltozások és az emberi szervezet. A »Forze Armate« a következőket írja:

Az amerikai Lockheed P—38 mintájú kétmotoros vadászgéppel folytatott repülési kísérleteknél először kerültek gyakorlati alkalmazásra azok a megfigyelések, amelyeket már két év óta folytatnak a Mayo-klinikán Rochesterben. Az említett repülőgépnek igen nagy a vízszintes, valamint az emelkedési sebessége. Ebből természetszerűleg adódik, hogy repülés közben a pilóta szervezete hirtelen nyomásváltozásoknak van kitéve. A megfigyelések — a lap közleménye szerint — azt bizonyítják, hogy a nagy magasságban jelentkező panaszok főleg az emberi szervezetben jelen lévő szénsavval vannak összefüggésben, ezért a kísérletek most arra irányulnak, hogy a repülés előtt a pilóta testében felhalmozódott szénsav mennyiségét a lehetőség szerint csökkentsék. Ezért a pilótát a felszállás előtt 30 perccel a külső levegőtől elzárják és tiszta oxygén-légzést alkalmaznak nála, miközben olyan testgyakorlatokat végeztetnek vele, amelyek a szénsavat a testből a lehetőség szerint eltávolítják. Hogy ez az előkészület ne veszítse el a hatását, a pilótánál repülés közben is mingyárt a felszállástól kezdve oxygénlégzést alkalmaznak, amelyet a repülés befejezéséig folytatnia kell.

Az orvosi vizsgálatok megállapították, hogy ilyen eljárás alkalmazása mellett a legcsekélyebb panaszok sem lépnek fel még a leggyorsabb sebességváltozás esetén sem. Ennek következtében állítólag elrendelték, hogy azok a pilóták, akik 10.000 m magasság fölé szándékoznak repülni, az itt leírt eljárásnak kötelesek alávetni magukat.

*

Mentőszolgálat a tengeren leszállni kényszerült repülők részére. Amint a »Forze Armate« írja, az angol admiralítás és a légügyi minisztérium új osztályokat állított fel a tengerbe zuhant vagy ott leszállásra kényszerült brit pilóták mentőszolgálatának ellátására. Az eddigi szervezet nem bizonyult elégségesnek. A part mentén megfigyelő állomásokat létesítenek mentőcsónakokkal. Ezeket a csónakokat három repülőmotor hajtja, sebességük 70 km/ó és 12 óráig tudnak a tengeren maradni.

*

Légvédelmi előkészületeket léptettek életbe az Egyesült Államok egész keleti partvidékén. Az intézkedések főleg a világítás korlátozására vonatkoznak.

*

Az angol bombázó repülőgépek motorjai. Az angol bombázó repülőgépekbe az amerikai motorok mellett csaknem kizárólag a Bristol-gyár léghűtéses csillagmotorjai kerülnek beépítésre. Bristolban főleg a 14 hengeres 1000 lóerős Taurus-motort és az ugyancsak 14 hengeres 1400 lóerős Herkules-motort gyártják nagy tömegben.

Az új Bristol-motorok a régi rendszerű szelepek helyett tolattyús vezérléssel dolgoznak. Ennek elsősorban két előnye van. Az egyik az, hogy a sok motorhibát okozó szelepszerkezetet egyszerű, tehát kevesebb hibaforrást magában rejtő szerkezettel helyettesíti; a másik előnye pedig abban áll, hogy a henger volumetrikus hatásfoka kedvezőbb, mert a hengerek töltése nagyobb lehet.

*

Egységesítés az angol és az amerikai hadiiparban. Néhány hét óta egy amerikai bizottság működik Londonban azzal a feladattal, hogy az angol és az amerikai hadiipar termelését közös nevezőre hozza.

A bizottság vezetője: *John D. Biggers,* — aki egyébként osztályvezető az amerikai hadiiparügyi hivatalban, — londoni működésével kapcsolatban követi rangot kapott. A brit fővárosba érkezése után sietett tájékoztatni a sajtót küldetése felől és ez alkalommal megkockáztatta azt az állítást, hogy az egyesített angol-amerikai hadiipar 1943. közepére túl fogja szárnyalni a tengely-hatalmak hadiiparának termelőképességét.

Ez a bejelentés több szempontból is figyelmet érdemel. Mindenekelőtt emlékezetünkbe idézi azokat a régebben megjelent amerikai grafikonokat, amelyek a demokrata hadiipar túlsúlyba kerülésének időpontját már 1941. végére vagy 1942. elejére kilátásba helyezték.

Időközben történt egy és más Európában, ami az új világ haruspexeinek jövőbe látását elkerülte. Az 1943. év közepéig még hátralévő másfél esztendő hosszú idő. Ezalatt nemcsak az amerikai hadiipar fog fellendülni — ha ugyan a sorozatos sztrájkok és az egyre-másra jelentkező nyersanyagnehézségek ezt meg nem akadályozzák —, hanem a németeknek is módjukban lesz szinte egész Európa hadiiparát, ide számítva a volt ellenséges területeket is, a tengely szolgálatába állítani.

A nyugati demokráciák tehát nem csak a német és az olasz iparral, hanem csaknem az egész európai iparral és nyersanyagforrásokkal fogják szembe találni magukat, amelynek terhe nem egyedül a német és az olasz munkások vállaira fog nehezedni, hanem segédkeznek benne a hadifoglyok milliói is.

Ezen a tényen mit sem változtat Biggersnek a sajtónyilatkozat folyamán tett azon további állítása, hogy amíg az amerikai ipar 1940. júniusban csak 500 repülőgépet állított elő, addig 1941. júliusában ez a szám 1455-re, augusztusban 1854-re emelkedett és 1942. januárra talán 2000-ig fog nőni.

Az amerikai kormánytényezők maguk bevallják, hogy ezeknek a repülőgépeknek legalább a fele Amerikában marad saját szükségletük ellátására. Azoknak a gépeknek viszont, amiket átszállítanak Angliába, 3—5000 km-es utat kell megtenniök részint a levegőben, részint a tengeren, de mindkét esetben kitéve a német légi és tengeri haderő támadásainak, ha ugyan a japán beavatkozás után marad még Amerikának repülőgépe, amelyet az angol szövetségesnek átküldhetne.

*

Ford az élen. Az amerikai repülőipari megrendelések terén a Ford-gyár vezet. A Ford-motorgyárnak kiadott repülőgépsárkány- és motormegrendelések 1941. június végén 737 millió dollárra rúgtak. Október elején a gyár további 272 millió dollár értékű megrendelést kapott tartalékalkatrészek szállítására. A két összeg együttvéve túllépi az 1 milliárd dollárt.

*

Marcel Bloch francia repülőgépszerkesztő és repülőgépgyáros vagyona a franciaországi zsidótörvény értelmében állami kezelésbe került.

Svédország repülőgépállománya a következő típusokból áll: Caproni 313 (bombázó és felderítő), Fiat CR 42 (együléses vadász), Heinkel He 114 (bombázó és felderítő vízigép), Fieseler Fi 156 »Storch« (futárgép).

Ezenkívül az Egyesült Államokból rendelt Republic vadászegyülésesekből és Republic zuhanóbombázókból néhány még befutott Svédországba, mielőtt *Roosevelt* a megrendelés teljesítését le tiltotta volna.

A svéd kormány újabban Héja-mintájú vadászgépeket rendelt Olaszországból, azonkívül a svéd ipar is foglalkozik egy zuhanóbombázó és egy felderítő géptípus közeli sorozatgyártásával.

A Rádió mai és holnapi
műsorát hallgassa mindentudó Divatcsarnok rádión!..

EGY TÉRKÉP ÉS EGY HADIHAJÓ

A m. kir. légierők haditudósítójától

— Ha mégegyszer születnék, felderítőnek mennék...

A bombázó század parancsnoka mondja ezt, kissé elkeseredetten. A nagy szomorúságnak és elkeseredésnek is megvan az oka. A felderítők ma már másodszor indulnak bevetésre. A bombázók meg két napja egyszer sem voltak ellenség felett. Így aztán érthető a nagy bánat.

Mert valóságos versengés folyik, ki menjen bevetésre... Akkora a harci kedv a repülőkben, mintha csak tegnap jöttek volna ki ide a keleti arcvonalra. Pedig... Istenem, dehogy is tegnap, van annak már lassan négy hónapja is... De hát ilyen a magyar ember, hogyha arról van szó, harcba mehet, legnagyobb boldogság.

A repülőtéren meg nagy a vetélkedés, amúgy is.

Pillanatnyilag az a helyzet, hogy a felderítők »vezetnek«.

Hja, könnyű nekik, lassan már egészen elveszik a bombázók kenyerét, legtöbb bevetésük olyan természetű, hogy bizony bombázniok is kell. Bár az igazat megvallva, biztosan szívesen lemondanának erről a »hatásköri túllépésről«. Viszont itt a keleti fronton az ember sohasem tudhatja, mivel találja magát szemközt, jó, ha a gépe és ő maga is ért ehhez is, ahhoz is.

A felderítők bizony értenek.

Most például az a feladatuk, hogy fényképezzék le a Nikolajev melletti szigetet. Legfőbb ideje, hogy tökéletes térképünk legyen erről a nyavalyás kis földdarabról, amelynek elfoglalása annyi áldozatot követel. Sejtik talán a bolsik, hogyha a földi csapataink, páncélosok, gyorsan mozgó harckocsijaink áttörnek ezen a szigeten remcsak a város, de Nikolajev mögötti j ópárszáz négyzetkilométernyi terület is egyszerre a kezükbe fog hullani. Hát védik a szigetet, ahogy bírják.

Igaz, a szigetnek remek stratégiai fekvése van. Pompásan lehet elhelyezni a tüzérséget a dombhajlatokban, a Bug két oldalról fogja körül ezt a földdarabot, a folyó széles deltája egészen eddig nyúlik fel, még a tengeri hajók is segítenek a szovjet tüzérségnek...

Legalább egy jó térképünk lenne, amelyen látnánk, hol lehetnek az ütegek és valami közelebbi jelentésünk, hogy mekkora erővel védik a szigetet...

Ilyesmit csak a felderítők szerezhetnek meg és így bizony akármekkora a bombázók bánata, mégis csak a felderítők indulnak a bevetésre. Sőt, hogy a féltékenység még nagyobb legyen, bombával is jól megpakolják a gépet. Ki tudja, mire lesz jó?...

Ketten szállnak be a gépbe, egy szakaszvezető, ő a kormányhoz ül és egy főhadnagy megfigyelőnek.

Indulnak is.

Hogy nehéz feladatra mennek, nagyon jól tudják. Nagyon erős a légelhárítás a Bug-deltánál és a sziget felett. A fényképezéshez pedig jó darabig »célrepülést« kell végezniök, azaz simán, fordulók nélkül szállni el egyenletes sebességgel, állandó magasságban a terület felett, melyet le szándékoznak fényképezni, mert a fényképezőgép csak így tud egyenletes, tökéletes mockákat készíteni. Az ilyen felvételeknél pedig a legfontosabb, hogy az egymásután következő képek egyforma méretűek legyenek. Akkor lehet csak tökéletes légitérképet készíteni...

Viszont egy repülőgépet se lehet olyan könnyen lelőni, mint azt, amelyik »célra repül«.

Csak egyszer kell bemérni a magasságot a légelhárító-tüzérségnek és amíg látják a gépet, lőhetik nyugodtan.

De nem azért ülnek a Sólyomban magyar közelfelderítők, hogy ilyen »kicsiség« különösképpen izgatná őket. Ha lőnek, hát lőnek. Vagy megúnják és abbanhagyják, vagy lőnek tovább. Csak két eset van. Ha nem lőnek, nyugodtabban lehet fényképezni. Ha meg lőnek?... Hát fényképezni akkor is fényképeznek, csak egy kissé mégis melegebb a levegő...

Úgylátszik, ezt a szigetet valóban nagyon meg akarják tartani a vörösök. Mert alaposan megerősítették légelhárítással és tüzérséggel. Innen felülről is meg lehet állapítani, hogy egymás mellett sorakoznak az ütegek és bizony, ha a földiek nem kérnek erősítést, akkor nem tudni, hogy tudják majd elfoglalni?...

De egy kis erősítéssel menni fog a dolog.

Különösen a sziget déli oldala felől. Ott még aránylag legkisebb a légelhárító tűz ereje, bár lőnek ott is, eszeveszetten.

Nem baj, lőhetnek, most már kész a fényképsorozat.

Lehetne visszafordulni...

Ejnye...

A szakaszvezető, ahogy lefelé néz a folyó deltájának irányában, megpillant egy hadihajót. Igen, valódi, páncéltornyos, ágyús csatahajó. Messziről lobog rajta a vörös-csillagos zászló.

Igen ám, de nemcsak a szakaszvezető veszi észre a hajót, a hajón is látják a Sólymot. És a következő pillanatban nem elég a szovjet tüzérség boforcai, lövegjei, géppuskagolyói, még a hadihajó is elkezd tüzelni.

A szakaszvezető előre hajol.

— Azt a mindenteket...

Szitkozódnak mind a ketten, ő is, meg a főhadnagy is.

Egy légelhárító ágyú gránátja éppen alattuk robban, megemeli a Sólymot vagy húsz méterrel.

Nem baj, jobban tud lecsapni a hajóra.

Mert lecsap...

Már ott sisteregnek a százkilós bombák a páncéltornyok és ágyúk közvetlen közelében.

Telitalálat...

A főhadnagy legnagyobb lelkinyugalommal kezdi tekerni a filmfelvevőgépet. A sok terepfelvétel mellett, hagy legyen egy szalagunk a hajó süllyedéséről is.

Éppen most dűl féloldalra és orral előre nyomja szét a vizet, lassan, de biztosan. A matrózok már is ugrálnak be a vízbe. Csak úgy ruhástól...

De most aztán gyerünk hazafelé.

Még hozzá gyorsan...

Ahogy visszanéznek, látják, hogy a hajó csendesen elmerül, már csak a legmagasabb páncéltornya látszik... a zászló is éppen most merül el a vízbe. Örökre.

Otthon irígykedve fogadják a főhadnagyékat:

— No, lefényképeztétek a szigetet?

— De le ám, — felelik büszkén — még valami mást is.

A főhadnagy leadja a jelentést a századparancsnoknak:

— Bevetésünk eredménnyel járt... egy térkép... és egy hadihajó...

Dr. Pados Pál



Héjjas Katalin és segesvári Segesváry György szkv. repülőszázados Kecskeméten tartották esküvőjüket





Az európai légiforgalom az 1941. háborus évben

Az európai légiforgalmi politika célkitűzései a menetrendekben tükröződnek vissza. A háború ellenére teljesen nemzetközi jellegűek. Abból a 33 városból, ahol ma légiforgalmi gépek szállnak le, 26 külföldre esik, 15 állam közt oszlik meg. A Lufthansa gépei összteljesítményének 70%-a esik a Birodalom határain kívül. A német légiforgalmi hálózat erős nemzetköziségét igazolja az a tény is, hogy az egyes, a Lufthansa vagy több társaság által együtt üzemben tartott vonalak hossza átlag 1400 km, tehát ezek mélyen behatolnak a szomszédállamokba és hatalmas hálózatot létesítenek. Az egyik legfontosabb vonal az úgynevezett »légi tengely«, a Berlin—München—Velence—Róma vonal, melyet az olasz Ala Littoria repül együtt a Lufthansával s melynek közlekedései jelentőségéhez határozott politikai jelentőség is járul.

A K. 22. vonal, Berlin—München—Barcelona—Madrid—Lisszabon útvonalon, különös bizonyítéka a német légiforgalom háború ellenére gyengítetlen nagy teljesítményének. Ez a 2700 km hosszú vonalhíd a Birodalomból a meg nem szállott Franciaországon át Spanyolországba és Portugáliába. A kb. egy év előtt ismét üzembe helyezett vonalon a DLH nagy gépei 13 óra alatt jutnak el a német fővárosból az Atlanti-óceán partjára.

Már 1940 szeptemberében megindult a forgalom a 4. sz. vonalon, mely Trondhjemből kiindulva, Bodőn, Narvikon, Harstadon, Tromsőn és Hammerfesten át egészen Kirkenesig, földrészünk legészakibb repülőteréig megy és 1500 km távolságot hidal át 8 óra alatt. Pillanatnyilag ez csak Trondhjem és Tromsö között van üzemben. Jelentősége az északon gyéren előforduló közlekedési alkalmak között óriási. Trondhjemben van csatlakozása az Oslo-i gyorsvonathoz s Oslóból megy a 7. sz. vonal: Oslo—Kopenhága—Berlin. Így a repülőgép—gyorsvonat—repülőgép összeköttetéssel 36 óra alatt juthatunk el az Északi foktól Berlinbe. Skandináviába megy még az F. 1. vonal, mely postát és terhet szállít Hamburg és Kopenhága



Junkers Ju. 90 utasszállítógép

között és Oslot Stockholmmal az 5. sz. vonal köti össze; utóbbit 1941 augusztusában a finn Rovaniemi-ig hosszabbították meg.

A nemzetközi személy-, posta- és árugyorsforgalomban nagyjelentőségű a délkeleteurópai tér gazdasági gócpontjait összekötő 117. sz. vonal: Berlin—Prága—Bécs—Budapest—Bukarest, (e vonalon Bécs—Bukarest között a Malert és a román Lares is résztvesz) továbbá a 17. sz. vonal: Berlin—Bécs—Budapest—Belgrád—Szófia—Szaloniki—Athén. Az Athén és Szaloniki felé vezető vonalak újra üzembeállítása bizonyítéka, hogy Németország gondot fordít a háború folyamán időlegesen félbeszakított közlekedési lehetőségek helyreállítására. Horvátország fővárosába a 31. sz. vonal vezet: Bécs—Grác—Zágráb, újabban ez Szarajevó-ba is megy. A balkáni magyar és német vonalak már évek óta jelentékeny részesei a nemzetközi árucserének. A vonalak sikere az alkalmazott Junkers-gépek érdeme is. Említsük meg, hogy 1939. folyamán Németország és Délkeleteurópa között kerek 80.000 kilogramm értékes expresszáru haladt légi úton. A német-török szerződés után helyezték üzembe a Berlin—Bécs—Budapest—Szófia—Isztambul futárjáratot, a K. 107. vonalat.

A Németország által szükségesnek elismert és fenntartott nagytérgazdálkodás elve az európai államokat gazdasági erőkifejtésük teljes kibontakozására készteti. E gazdasági erőkifejtésekkel kapcsolatban nagy szerep jut a légiforgalomnak, különösen a bevált Junkers Ju. 52. szállítógépeknek, melyek a háborúban is nagyon széleskörű alkalmazást nyertek.

A két DLH vonal mellett fontos a Malert 15/1351. sz. vonala: Berlin—Boroszló—Bécs—Budapest. Nem vettük figyelembe itt még a DLH által fenntartott háborús vonalakat, melyek az arcvonalmögötti megszállott részek gócpontjait kötik össze az anyaországgal. Valamennyi vonalon a Junkers-gépek, a Ju. 52. és a Ju. 90. jut nagy szerephez.

Az európai légiforgalom a háború ellenére él, fejlődik és küzd a nemzetek együttműködése érdekében.

n. e.

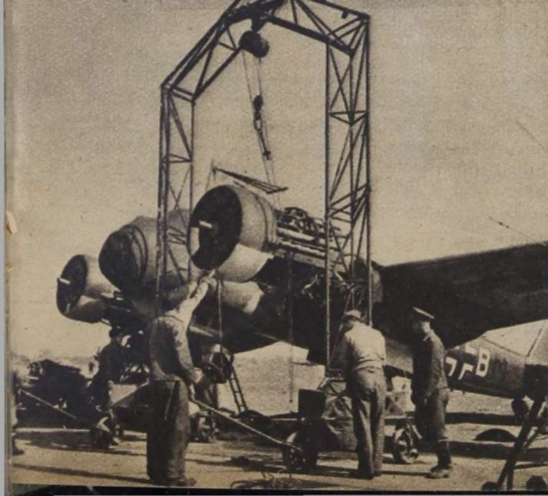
Motorcsere félóra alatt

A Kirkenestől Libiáig, Mozsaiszktól a Biscayai-öbölig terjedő hatalmas arcvonalon a téli időszak alatt a hadműveletek zöme a légihaderőre hárul. A földi haderők támogatása, az ellenséges támadások megelőzése a repülők feladata. Ennek a légihaderőnek az ütőképessége azonban elsősorban attól függ, sikerül-e állandóan bevetésre készen, műszakilag kifogástalanul megtartani. Ez a feladat hatalmas erőpróba a szervezésre és a mérnökökre.

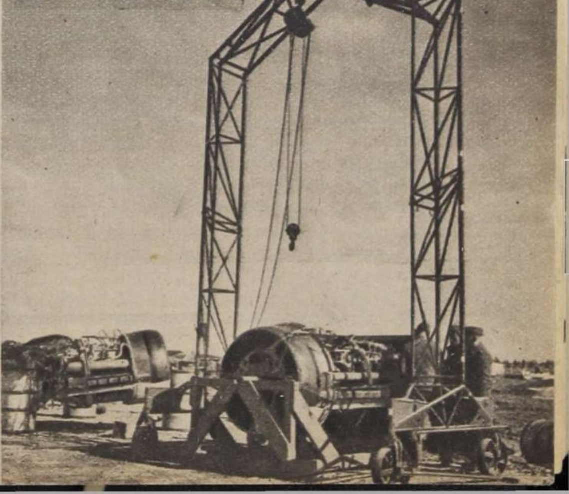
Messze távol a hazai légi támaszpontoktól, 40 fokos hidegben vagy 40 fokos hőségben is meg kell tartani harcrakész állapotban a gépeket. Az előírt időközönként cserélni kell a motorokat, karbantartásukról megfelelőkép kell gondoskodni. A tartalékalkatrészek utánpótlása zökkenők nélkül történjék s új motorok beépítésének nem szabad túlságosan sok időt elrabolnia.

A német mérnökök megtalálták a megfelelő megoldást. Az egész hajtóművet, motort, légcsavart és segédszerveiket egyetlen egységbe, az úgynevezett egységes hajtóműbe (Einheitstriebwerk) foglalták össze. Igy a motorcsere csupán néhány szabványos csavar kicsavarása és bekötése, másrészt egységes méretű, különböző színű vezetékek bekötése, különleges gyorskötési rendszerek, új kapcsolók segítségével. Igy érhető el, hogy a Junkers Ju. 88. gép motorcseréje mindössze félórát vesz igénybe. A Jumo. 211. motor és a vele egybeépített többi hajtóműszerv a hozzáillő különleges segédeszközökkel 30 perc alatt kicserélhető és így a gép egy órán belül ismét üzemkész állapotba kerül.

T. E. K.



Ju. 88 motorcseréje egy görög repülőtéren



A szerelésre kész egységes hajtómű

Tallózás a repülőirodalom berkeiben

(2. közlemény.)

Lapunk előző számában ismertettük a magyar nyelven megjelent és a szakirodalom körébe vágó munkákat. Ezeknek sorozatát vitéz *Madarász* László »Sportrepülés« című, a repülés szolgálati szabályzatát képező műve és *Prugberger* Viktor »Repülő motorok« című kitűnő munkája teszik teljessé. Prugberger hatalmas felkészültséggel és nagy szakavatottsággal tárgyalja a repülő motorok fejlődéstörténetét és feltárja a motorszerkesztés kérdéseit, a legapróbb részletekig.

A kétkötetes nagy munka mellett, a teljesség kedvéért megemlítjük Neufeld ügyvivőnek »A biztonsági repülőgép« című, ma már persze naívnak tetsző fejtegetését és *Tereczky* Tivadar értekezéseit »Zeppelin gróf kísérleteiről« és a »La Manche csatorna átrepüléséről«, amelyek az Aero Könyvtár sorozatában, Németh József kiadásában jelentek meg. A törpegépek művelőinek segítését célozzák még *Szabó* Józsefnek »A repülőgép modellezés-elmélete« és Lampich Árpádnak »A sárkányrepülőgép alapelvei« című kisebb munkái.

Meg kell emlékeznünk dr. Sándorffy Kamilnak, előző számunkban már ismertetett értekezése mellett, a légiközlekedés jogszabályainak magyar vonatkozásait tárgyaló könyvecskéjéről is, amely bevezetője volt dr. *Héjjas* Iván »Légi jog« című hatalmas munkájának, mely egyedülálló felkészültséggel tárgyalja és világítja meg a légtér birtoklásának és a nemzetközi forgalom szabályozásának bonyolult és nagy elmélyedést kívánó kérdéseit.

Az előző számunkban, az élet- és útleírások irodalmának ismertetése során említett művek nagyobbrészt hazai írók munkái voltak, amelyekhez néhány fordítás is csatlakozik. *Walter Mittelholzer*, a neves svájci pilóta »Repülőgépen az Északi sark felett«« címen beszéli el az örök jég honában végzett kutatásainak izgalmas történetét. *Italo Balbo*, az olasz repülés nemrégiben hősi halált halt nagynevű vezére, »Repülőrajokkal az óceánon át« cím alatt számol be az egész világon méltán feltűnést keltett rajrepüléséről, kötelékben végrehajtott vállalkozásuk sikeréről. Ugyanilyen lebilincselő »Diadalmas szárnyak« című munkája is, mely a Franklin repülő sorozatában jelent meg. Ide tartozik *Etherton* ezredes beszámolója is, a »Mount Everest átrepüléséről«, amelyben a »világ tetejének« ember nem látta csúcsa fölé merészkedett gépek izgalmas repüléseit mondja el.

Dr. *Szilber* József fordításában kapjuk *G. G. Nicaud* tollából a francia repülés egyik kiválóságának és többszörös távrepülőbajnokának érdekes útleírását, amely »*Pelletier D'Oisy repülő útja* címen jelent meg. *Vittorio Mussolini*, az olaszok lángeszű vezérének fia »Légiháború Abesszíniában« cím alatt mondja el a négus birodalma ellen a levegőből folytatott küzdelmeinek izgalmas részleteit. A Franklin repülő könyveinek sorozatába tartozik *Bánhidy* Antal kitűnő beszámolója »A Gerle 13 útjá«-ról a Földközi-tenger körül, amelyet *Bisits* Tibor társaságában hajtott végre s amellyel együttesen szereztek dicsőséget hazájuk nevének. *Lóránt* Mihály »Az óceán hőse« címen *Lindbergh* világraszóló első óceánrepülését írja le könnyed elbeszélés formájában. *Alex Castel* viszont a Magyar Könyvtár füzetek sorozatában »Hadipilóta« címen egy frontrepülő élményeit adja. *Mikes* Lajos »Zeppelin«-ről közölt kis ismertetése mellett meg kell emlékeznünk egy tekintélyes műről is, amely ugyan nem kifejezetten a repüléssel foglalkozik, de *Williams Archibald* tollából »Korunk találmányai«-nak ismertetése mellett olvashatunk néhány fejezetet a repülésről is.

Ezeknek, a többé-kevésbé szakszerűen megírt könyveknek tudományos jellegük van. mellettük felmerül az a kívánalom is, hogy a közönség és az előképzettséggel nem rendelkező érdeklődők kíváncsisága, a könnyed szórakozást keresők óhajtása is kielégítést nyerjen. Erről is bőségesen történik gondoskodás. Legrégibb, egyben mindnyájunk emlékében feledhetetlenül élő repülőregényeink két nagy írója, *Verne* Gyula és *Jókai* Mór örökbecsű munkái még ma is nemes szórakozást nyujtanak. Ki ne olvasta volna Verne »Hódító Robur« és »Öt hét a léghajón« című ifjúsági regényeit, melyeknek hősei a levegő birodalmát hódítják meg, vagy legnagyobb elbeszélőnk, Jókai Mórnak »*Jövő század regényét*«, amely Árpád király és Hermione Paleia alakjain keresztül a jövő képét tárja szemeink elé, hogy megbámuljuk *Tatrangi* Dávid hialychor gépeit, a láthatatlan hadsereg félelmetes gépszörnyetegeit, amint győzedelmes légicsatákban aratnak diadalt a Kárpátok ellen támadt ellenség felett... Jókai regényének születése egybe esik Lilienthal munkásságának idejével, — elsőízben a millenium évében jelent meg a nyilvánosság előtt, hogy csodálatos előrelátásával még napjainkban is gondolkozásra késztessen.

Régebbi magyar repülőregényeink sorában ott találjuk *Ernyei* Frigyes »Aeropolis«-át (Légrády), *Gaál* Mózes kitűnő ifjúsági írónk »Hansom Tamás a repülő« című kedves regényét, *Soós* László kétkötetes »Kormoran«-ját, mely egyike legjobb repülőregényeinknek, aztán kiváló humoristánk, az elhunyt *Karinthy* Frigyes »Holnap reggel« című írását, melyben Wittmann Viktorral végzett repüléseink benyomásait nyujtja (Tevan), az újabbak között vitéz *Boksay* Antal »A fogoly repülőtiszt« című háborús regényét, melynek eseményei az orosz fronton játszódnak le s *Mónus* Ferenc egészen egyéni ízű és meglátású elbeszélését, melyben »Légjáró Péter« nem mindennapi élettörténetét mondja el. A Légjáró Péter hangja és jellemábrázolása maradandó benyomást keltenek (Lap- és Könyvkiadó Rt.).

A terjedelmesebb repülőregények külföldi írók munkái. *Cpt. Danrit* »A levegő hajótöröttjei« (Singer és Wolfner) című regénye a legrégebbiek egyike. Több mint 20 év előtt jelent meg *Williamson* »A levegő asszonya« (Légrády) című munkája, valamint *Kurt Matull* annakidején nagy feltűnést keltett »A przemysli repülő« című háborús regénye is (Athenaeum). *Karl* Röder »Pilótaszerelem« (Singer és Wolfner), *Ballario P.* »A sanghaii pilóta« (Tarkaregény) című regények terjedelmesebbek. *Sinclair Lewis* amerikai írónak »A sólyom útja« című regénye a forgalmi pilóták életét eleveníti meg (Athenaeum).

Tekintélyes számmal szerepelnek az utóbbi idők »könnyűirodalmának« termékei s ezek sorában is *Ijjas* Antal elbeszélései: »S. O. S.«, »3 pilóta«, »Üzenet 24 repülőnek«, »Légi őrjárat«, »A lybiai repülő«, »Bombáztuk Gibraltárt«, »A névtelen repülő«, melyek nagyrészt az Uj Élet regénytár, Tarkaregénytár, stb. sorozatában jelentek meg. Ide tartoznak még B. M. Bower (?) »Dörgő gépmadár«, ismeretlen szerző ugyancsak »Pilótaszerelem«, *Baráth* Endre »Halál a levegőben«, *Jártó* Lajos »Repülők a praeri felett«, Wood »Hajótöröttek szigete«, Boyd »Az óceánrepülő«, Romanski »A La Manche titka« és *Thury* Zoltán »L. Z. 44 mégis felrepül« című kisebb füzetregényei is. *Illedragsed* »Gázriadó« című regénye napjainkból meríti tárgyát s ízelítőt ad a riadó sajátos tömeghatásáról.

Mint nem szigorú értelemben vett repülőtárgyú, de a repülés témakörébe vágó munkát említjük meg *Náray—Berkó* »Légitámadás« címen megjelent s gyorsan népszerűvé vált kitűnő munkáját, melyben tudományos alapon tárgyalva ismertetik a légitámadással kapcsolatos érdekes tudnivalókat. A mű korszerű tárgykörénél fogva méltán számíthat elterjedésre (Egyetemi-nyomda). Dr. *Bierbauer* Virgil »Magyarország repülőgépről« cím alatt kiadott gyönyörű fényképsorozata az Officina munkáját dícséri.

Repülőkönyvtárunk negyedik csoportját az évkönyvek, brosurák és ismertetések alkotják. Dr. *Apáthy* Jenő, a Magyar Légiforgalom Rt. volt igazgatójának 1929-ben kiadott »Magyar aviatikai évkönyv«-e ad elsőízben összefoglaló képet a magyar repülés helyzetéről. Dr. *Czinner* Károly »Magyarvédő repülő iskolák« címen adott ki kisebb tanulmányt, míg a kereskedelemügyi minisztérium kiadásában a »Légijáróművek lajstromozásáról« készült rendelet és a »Külföldi légijáróművek közlekedési rendszabályai« jelentek meg. *Ehmann* Tivadar a Magyar Aero Szövetség könyvtárjegyzékét állította össze, míg *Kintses* László »Aerotechnikai szótár«-a a repülésre vonatkozó akkori szakkifejezéseket foglalja magában. A Magyar Aero Szövetség a Nemzetközi Légjáró Szövetség sportkódexét s hosszú éveken át rendszeresen a szövetség évkönyveit adta ki, — kár, hogy az utolsó több mint két évtized előtt jelent meg.

Külön fejezet illeti meg a repülősajtót, mely leghűségesebb sáfára volt a repülés ügyének és népszerűsítésének s a repülés fejlődéstörténetének pontos keresztmetszetét adja. Szerencsés körülmények folytán a folyamatosságban nincs megszakítás s így szaksajtónk hírszolgálata és ismertetése valóságos történelmet nyujtanak.

A Magyar Aero Club 1910-ben történt megalakítása egyidőre esik a rákosi repülőélet megindulásával. Hivatalos lapul a »*Magyar Automobil és Avia-*

tikai Szemle« szolgált, amelyből 1913-ban az Aero Clubból átszervezett *Magyar Aero Szövetség hivatalos lapja lett.* Két évvel később a lap neve röviden »*Az Aero*«, mely egészen a háború végéig változatlan maradt. A lap a forradalmat követő kommunizmus alatt »*Aviatika*« címen jelent meg, majd a rend helyreállításával néhány évig ismét régi nevén, mint *Az Aero* szerepelt. Most előbb »*Repülés*«, később *Aviatikai Értesítő* s végül újból »*Aviatika*« néven jelent meg, egészen 1934-ig, mikor a szövetség anyagi nehézségek folytán kénytelen volt hivatalos lapjának megjelenését beszüntetni. *Jánosy* István folytatta a repülés hírverésének szolgálatát a már 1920-ban alapított és repüléssel foglalkozó »*Ezermester*«, 1936-tól kezdve pedig *Ezermester-Repülés-Haladás* címen folyóirataival. Jánosy lapja 1938-ban a »*Repülés*« néven jelenik meg s párhuzamosan fut a »Sportrepülés« címen megjelenő képes havi folyóirattal. A dr. *Várhidy* Imre szerkesztésében megjelenő »Sportrepülés« egy év mulva megszünt, ekkor a Repülés új formában és köntösben »*Magyar Szárnyak*« néven jelenik meg. A Magyar Szárnyak az elmult év közepe óta kéthetenként jelenik meg, ez év elején pedig kiadta »*Ifjú Repülő*« című társujságját, mely elsősorban modelező mozgalmát és nevelését hivatott szolgálni.

Az idők folyamán autó és műszaki lapjaink nagy része több-kevesebb kitartással foglalkozott a repülés kérdésével s egyesek, mint például »A Motor«, »Automobil és Aviatika«, »Sportok Lapja«, stb. állandó repülőrovattal szolgálták a repülés ügyét.

Mint látjuk tehát, a repülés magyar nyelvű irodalma közel 200 kötettel szerepel s ez a szám napjainkban szinte hétről-hétre bővül.

Igyekeztünk teljes képet nyujtani a rendelkezésre álló anyagról, amely — úgy lehet, egy-két munkát nélkülöz nyilvántartásunkban, de jelentősebb eltérésről alig lehet szó. Ma »teljes« magyar repülőkönyvtár aligha van együtt — e sorok írója azonban az itt felsorolt munkák felett rendelkezik s ehhez hasonló gazdagságú együttes csak a Nemzeti Múzeum és Budapest Székesfőváros könyvtáraiban, valamint a Magyar Aero Szövetségnél található. A Magyar Szárnyak hálával vesz minden hozzászólást, vagy közlést, mely a felsorolásból kimaradt magyarnyelvű repülőtárgyú műre hívja fel figyelmünket, mert célunkat, a tökéletes repülőkönyvtár megteremtését csak ez úton érhetjük el.

vitéz Hefty Frigyes

GÁRDONYI A REPÜLÉSRŐL

LÁTNOKOK A REPÜLÉS KELETJÉN

Az elmúlt század utóján, mikor az európai sajtót bejárta Lilienthal rhinovi kísérleteinek híre s az ujságok új korok csodáját jelezték a tudományszomjas világnak, a kérdés még annyira újszerű és ismeretlen volt, hogy a hozzászólások puszta találgatásra s a képzeletszülte elgondolások közlésére szorítkoztak.

Gárdonyi Géza, aki abban az időben írói munkásságának és virágzásának teljében volt, a Magyar Hirlap hasábjain foglalkozott a német szellemóriás bámulatos kísérleteivel s találgatásai során annak a nézetének adott kifejezést, hogy a magyar paraszt, a földhöz és kenyeréhez való veleszületett ősi ragaszkodásában nem kerül a repülés ihletőbe s inkább fog faluja harangszavához, temetőihez, régi otthonához ragaszkodni, semhogy azt a repülés gondolatáért s annak szolgálatáért elhagyná.

Gárdonyi cikke *1894* decemberében jelent meg s arra *Kuppis* József középiskolai tanár válaszolt ugyancsak a Magyar Hírlapban, *1895* január 13-án. A korszerű újságvita nagy feltűnést keltett, annál is inkább, mert úgy Gárdonyi, mint Kuppis, hittel és lelkesedéssel áthatva a magasztos eszmétől, a repülés jövőjébe vetett vak hittel és bizalommal rajzolták meg az elkövetkezendő idők képét, nem mentesülve az önkéntelenül támadt aggódástól, mely nemzetük vélt közömbösségre való hajlamának ismeretében kélt látnoki lelkükben.

Nem lesz érdektelen, ha leközöljük azt a levelet, mely az ujság nyilvánosságán keresztül indította el a kérdést:

»Igazi élvezettel és mint technikus, megnyugvással olvastam Gárdonyi úr tárcáját. Élvezettel, mert mintegy látnoki tehetséggel reámutatott azokra az üdvös átalakulásokra, melyeken a repülőgép föltalálása után az egész emberiség át fog menni és megnyugvással, mert mint laikusnak is volt elég bátorsága ahhoz, hogy kimondja azt, hogy a repülőgép föltalálásában nem kételkedik és biztat azzal, hogy nem kételkedik abban más sem.

Csak azt kérdezzük már: Mikor?

Hát erről szeretném én is a magam nézeteit röviden elmondani.

Előre kijelentem, hogy magam is azok közé tartozom, kik azt mondják, hogy a repülőgépet föl fogják tálni, ma és nem holnap, hogy még mi, a mostani nemzedék látni fogjuk, nem a csodaszörnyeket, mert a repülőgépek nem ilyenek lesznek, hanem *karcsú, szép, madáralakú gépek* és nemcsak látni fogjuk őket, de már érezni fogjuk átalakító hatásukat, melyeket az emberiségre gyakorolnak.

A technika ma már a tökéletesség oly magas fokán áll, hogy a repülés kérdése nem megoldhatatlan többé; sőt kimondhatom azt is, hogy a kérdés elméletileg meg van oldva és csak a gyakorlati kísérletek kellenek hozzá, hogy a kész repülőgép a világnak bemutatható legyen.

Hogy a jövendő korszaknak hangversenyében *az a nemzet húzza majd a prímhegedűt, amely a repülőgépet magáénak mondhatja*, az bizonyos. És ezt a kultúra tekintetében elöljáró nemzetek igen jól tudják. Már ezreket és ezreket áldoztak e célra és mindennap újabb és sikerdúsabb kísérletek mutatják, hogy az elméket mennyire foglalkoztatja e kérdés, melynek megoldása a világhatalom kulcsát adja a szerencsés kezébe.

A homogén nemzeteket, a franciát, németet, angolt, oroszt, stb. nem kell félteni. Azok — bárki találja is föl ezt az új közlekedési eszközt — megállják helyüket akkor is. Lépést fognak tartani a korral és szavuk akkor is sokat fog nyomni a latban, mert a közös nyelv és a fajösszetartozás érzete szorosabb kapocs, semhogy azt bármily népvándorlás szét tudná zúzni.

De *jaj a heterogén nemzeteknek!* Azokat ez új korszak el fogja söpörni a föld színéről, voltak és nem lesznek többé. Ki fog törődni egy-egy maroknyi népfajjal, mikor a 80 és a 100 millió egyént számláló népfajok alatt is megreszket a föld? A szláv keresni fogja a szlávot, a német a németet, hogy összetömörülve, közös erővel küzdjenek e kultúrharcban, mert érezni fogják, hogy csak ez menti meg őket a megsemmisüléstől. Ki lesz a mi támaszunk?

A földnek 1600 milliót számláló népei között úgy áll magában a maroknyi, csak 9 milliót számláló magyar népünk, hogy annak ily kultúrharcban el kellene vesznie!

Igaz, hogy e bátor, hős nép kiállotta a tatárpusztítást és a korábbi századok ezer veszedelmét.

De ekkor látta a veszélyt, kívülről jött az, idegen hozta azt reánk és *a támadás alatt még jobban összetömörült a maroknyi magyar, ilyenkor tanulta csak meg igazán becsülni a magyar a magyart.*

De az új korszak átalakító, fölforgató elemei orozva fogják meglepni az álmodozót. A pusztának lakója — kinek eddig a kövér föld minden nagyobb megerőltetés nélkül termette meg gyümölcseit — napról napra idegent lát majd maga körül, új hazát kereső idegeneket, kik egyenként szerzik meg a szomszédos földeket magas áron; hisz kényszeríti őket reá az önfenntartás,-mert a túlnépesedés kiűzte őket hazájukból. Azoknak föld kell és az idegenektől körülvett magyar elveszti magyarságát; megszűnik nemzet lenni, de megszűnik az egyén is magyar lenni, nyelvét egy század multán már nem beszéli senkisem.

Ez lesz a nemzet jövője, *ha nem akar lépést tartani e téren a többi államokkal.*

De még az sem elég, hogy lépést tartsunk; *elöl kell járnunk*, hogy mi mondhassuk magunkénak e század legnagyobb találmányát; és akkor, de csakis akkor reméljhetjük, hogy nemzetünk kétezer éves fennállását megünnepelheti fénnyel, dicsőségben.

Valljuk be — hisz a beismerés nem szégyen —, hogy *mi még most is félig-meddig a táblabírói világot éljük. Politizálunk és ismét csak politizálunk.* És ha haladunk is valamit, kiknek köszönhetjük ezt? Szegény lángelméknek, kiket a földhöz köt az életfennartási gondok mindennapi átka és *akik kellő pénzbeli támogatás mellett tízszer annyit teremtettek volna.*

Hol vannak nagyjaink?

Nem látják azok át, hogy vannak oly technikai gazdasági kérdések, melyek a nemzetet hatalmassá, gazdaggá tehetik?

Ezek között áll a repülés kérdésének megfejtése. Erre pénzt kell áldoznunk. Mi az a néhány ezer forint azokhoz a milliókhoz, azokhoz a milliárdokhoz képest, melyeket meg fog teremni?...

Mikor még nem volt képzett magyar műszaki kar hazánkban, már akkor is gondolkodó ész találékonysága oly csodálatra méltó találmányokkal gazdagí-

totta országunkat és az egész emberiséget, hogy azokra büszkék lehetünk. Mennyivel kedvezőbb a helyzet most, amikor már Európaszerte híres polytechnikummal bírunk és abban elismert szaktekintélyek tanítanak és a mostani műszaki nemzedék már lépést tart a külföld szakembereivel!

A külföldön egyletek, társulatok és nagy pénzösszegek fölött rendelkező magánemberek foglalkoznak lázasan e kérdéssel. És nálunk? Mintha e kérdés nem is létezne, mintha nem tudná mindenki, hogy a közeljövő a föld képét, a társadalmat egészen át fogja alakítani. Bárcsak vagyonos osztályunkba bele tudnám önteni reménységemet, hitemet és e téren szerzett tudásom egy részét, hogy mindegyik vagyonának egy-egy csekély — elenyésző — hányadát öntené bele a közös kincses ládába. Kincses láda volna az, hisz *a sok fillér is kapitalist terem és e kapitalis meghozná a repülőgépet és úrrá tenné az embert a légben is.*

Ne féljünk, nem lesz az olyan gépmadár, melyet kukoricával etethetünk! Egy-egy tekintélyes gépmadár, mely emberek, terhek továbbszállítására épül, nem fillérekbe, de koronák ezreibe fog kerülni és az elégedetlen utcai csőcselék, mely most pálinkával önt magába bátorságot, nem szállhat föl a magasba, hogy onnan agyonbombázza azt, aki szorgalmával magának vagyont gyűjtött. De amit egy ember megtenni nem képes, megteheti azt száz, ha összefog; és azért e gépek építését ellenőrizni kellene majdan, hogy a rosszakarat öldöklő, romboló eszközül föl ne használhassa.

Hogy milyen lesz a jövő képe a kérdés megoldása után? Azt senki sem tudja megmondani. De egyet bizonyosan állíthatunk, hogy *a jövő korszak meghozza a várvavárt lefegyverezést és megteremti a nagy európai szövetséget.*

A háború lehetetlenné válik és szegény nemzetünk is sok millió forint teher alól szabadul föl. De egyúttal haza szabadul az a tömérdek egészséges, intelligens munkáskéz, melyet a hadsereg fönntartása végett elvontunk a mezőgazdaságtól, az ipartól, a kereskedelemtől. És ha még hozzávesszük azt, hogy a kereskedelem mily óriási lendületet venne, bátran állíthatom, hogy Magyarország bevétele a mostanihoz képest, beleszámítva a terhek csökkenését, kerek 100 millió forinttal növekednék.

Többet költhetnénk tehát iskolákra, művelhetnők népünket. *Egészségügyi célokra, kórházakra milliókat áldozhatnánk. Könnyítenénk a népnek terhein és megszűnnék a nyomor, nem kísértene többé ez a rém, melynek neve anarchia.*

És bizton hiszem, hogy akkor megjönne a házasulási kedv is, a könnyebb megélhetőség, a közterhek csökkenése ébresztené azt föl. A házasságkötések számának növekedésével pedig szaporodnék a népesség. Ez a maroknyi józan, becsületes, 9 milliót számláló nép idővel oda szaporodnék, hogy *a Kárpátok által bekerített földterületet teljesen benépesítené és akkor megszűnnék nálunk a nemzetiségi kérdés.*

Két út áll előttünk tehát, vagy elől rohanni a viharban, sőt azt megelőzni, vagy tönkremenni.

Csak az előbbit választhatjuk.

Hatalmassá tesszük vele nemzetünket és megnyitjuk az emberiség számára azokat a kincses bányákat, melyek most az ó és új világrészek, ismeretlen és kiaknázatlan vidékeiben feküsznek. Munkát adunk millióknak, egyúttal annak a forrongó elemnek is, mely a mostani társadalmi rendet alapjában akarja fölforgatni.

Áldozzunk tehát a technika vívmányaira is, de különösen adjuk meg a vagyontalan technikusnak a pénzt, azt a segédeszközt, mellyel az új világcsodát megteremtheti. Az új világcsodát, a repülőgépet, mellyel diktálhatunk.

Mert bizony a magyar technikus szegény; míg tanul, már küzd az anyagi gondokkal és ha kilép az élet színpadára és családot alapít, a gondok csak szaporodnak és hálát ad az Istennek, ha úgy ahogy, meg tud élni; tudományos búvárlatokra, kísérletekre egy fillérje sem marad.

Istennek csodája, hogy mégis haladunk, mert mécénásaink száma vajmi kevés és azokban is több az akarat, mint a képesség.

E sorokkal nemcsak nagylelkű mécénásainkhoz, akiknek pénzszekrénye sem kiapadhatlan, hanem általában magyar honfitársaim tehetősebbjeihez és a nagyközönséghez fordulok, beléjük akarom csepegtetni a hitet, hogy a madarak repülését az ember mihamarabb utánozni fogja.

Adja Isten, hogy úgy legyen!«

*

A cikk megjelenése óta 47 év telt el, egy emberöltő s még ma is helytállók megállapításai. A magyar mérnök ugyan már nem küzd gondokkal, mert éppen napjainkban munkássága erősen keresett és becsült. De magában állt még a magyar s társtalanságában kétszeres súllyal nehezedett rá fennmaradásának kérdése. A repülés valóban nemzetek hatalmát vagy bukását, tehát létét dönti el s Gárdonyi magas régiókba költözött lelke bizonyára megnyugvással látja, hogy lassan szárnyat ölt a nemzet s jövőjét készíti elő.

A látnokok álmainak testet öltött megvalósulása játszódik le szemeink előtt. Kis nemzetek tűnnek el s az összetartozók keresik egymást. A magyar sem társtalan már — jobbját erős kezek szorítják. Épül a jövő, Európa népeinek közössége, melyben szabadon élhetünk a mának s latolgathatjuk a holnapot is. Mi a látnokok élete delén született utódok valóban megélhettük az átalakulást s figyelemmel kísérhetjük a kristályosodás folyamatát, hiszen cselekvő részesei vagyunk.

Épül a Gárdonyiak lelkének új világa, hogy jobbá, szebbé tegye életünket.

Adja Isten, hogy úgy legyen!

v. H. F.



ÜGETŐVERSENY-NAPTÁR

Belépődíjak: Páholyülés 1.— P, ring-jegy 5.—, az I. helyre 3.—, a II. helyre 1.50 és a III. helyre —.60



Egyenruhát, polgári öltönyt
készít
Nagy Kálmán
IV. Kossuth Lajos-u. 6
(Saját ház) Tel.: 183-659
Alapíttatott: 1895

ADAKOZZUNK A REPÜLŐ ALAPRA

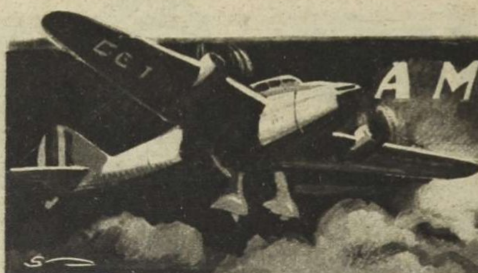
Ha mindenki hozzájárul fillléreivel a magyar repülés fejlesztéséhez, erős és ütőképes magyar légierővel készülünk a jövő nagy feladataira

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

ADOMÁNYOK AZ ALAPRA

A »Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap« Intézőbizottsága az Alap részére 1941 december havában érkezett adományokért ezuton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Községi Elöljáróság, Alsópatony 20, Keresztély község Elöljárósága 5, Nagytétény község Elöljárósága 1000, Magyaróvári főszolgabíró útján beküldve 300, Nagypirit község Elöljárósága 24, Rábahidvég község Elöljárósága 40, Vágvecse község Elöljárósága 20, Pest és Magyarország hirlapok gyüjtése 25, Pesti Hirlap gyüjtése 5, Pincelt János, Pécs 3, Bény község Elöljárósága 40, Egyházasfalu község Elöljárósága 5, Magyar Uszó Szövetség déli kerülete és tagegyesületei: Szegedi U. E. 20.60, Szolnoki Máv. 5, Szentesi Máv. 10, Csabai U. E. 4.78, Kecskeméti A. C. 5.60, Hódmezővásárhelyi T. V. E. 5, MOVE Nagykőrös 2, Déli kerület 7.32, Érsekújvári járás általános ipartársulat 20, Abaúj-Torna vm. Kassa 1500, Monostorapáti Községi Elöljáróság 30, Kehidai Községi Elöljáróság 45, Barátsziget 7, Almásháza 14, Znémetfalu 14, Kiscsősz község Elöljárósága 20, Középiszkáz község Elöljárósága 20, Felsőiszkáz község Elöljárósága 15, Alsóiszkáz község Elöljárósága 15, Tósnyársad község Elöljárósága 5, Nishim József, Bp. 15, Fülöp Imre, Bp. 5, Pályi István, Bp. 3, Rábapatona község Elöljárósága 224, Dőr község Elöljárósága 10, Ostffyasszonyfa község Elöljárósága 10, Esti Kurir útján beküldött Glaser Gyula, Bp. 50, Kötő és Szövők Ipartestülete, Bp. 50, Kalapos Ipartestület, Bp. 20, Balla József, Beregszász 20, Mosonszentjános község Elöljárósága 100, Csehmindszent község Elöljárósága 20, Kolozsvár sz. kir. város 2000, Pesthidegkút község Elöljárósága 500, Gosztonyi Kálmán, Bp. 1000, Püspöklelle község Elöljárósága 50, Felsőpaty község Elöljárósága 20, Pestszentimre község Elöljárósága 100, Rábabogyoszló község Elöljárósága 10, Alsópat község Elöljárósága 20, Kisszöllős község Elöljárósága 20, Nemeskajal község Elöljárósága 5, Balatonmagyaród község Elöljárósága 50, Babót község Elöljárósága 165, Nagylozs község Elöljárósága 50, Pinnye község Elöljárósága 20, Csót község Elöljárósága 30, Kisfalud község Elöljárósága 20, Páli község Elöljárósága 20, Juranits Miklós, Bp. 5, Kunszentmárton község Elöljárósága 200, Győrszabadi község Elöljárósága 20, Magyarcsanád község Elöljárósága 532, Veszkény község Elöljárósága 70, Ipartestületek Országos Központja 10, Sziráki adófelszólamlási bizottság 7.70, Bükkszentlászló községi Elöljáróság 20, Szamoskér községi Elöljáróság 60, Dr. Bencsik Imre, Kopáncs 100, Héczbőm Gyula, Szászrégen 10, Bömhécz Gyuláné, Losonc 5 P, Török A. és Tsa Bankház rt., Bp. 3, Mezőszentgyörgy község Elöljárósága 20, Apátfalva község Elöljárósága 801, Szamosszeg község Elöljárósága 100, Rákoscsaba község Elöljárósága 100, Kiskörösi főszolgabíró útján, Font Miklós, Soltvadkert 7.14, Dunaszentmiklós község Elöljárósága 10, Szomód község Elöljárósága 20, Pápateszér község Elöljárósága 50, Abádszalók község Elöljárósága 250, Gerendás község Elöljárósága 357.20, Tök község Elöljárósága 50, Pölöskefő község Elöljárósága 10, Lövő község Elöljárósága 15, Alsógalla község Elöljárósága 500, Jobaháza község Elöljárósága 15, Csehi község Elöljárósága 20, Csipkerek község Elöljárósága 20, Sajóhidvég község Elöljárósága 50, Hámor község Elöljárósága 47, Földeák község Elöljárósága 500, Csátalja község Elöljárósága 40, Kaposvár és vidéki Ipartestület 25, Sopronnémeti község Elöljárósága 10, Kiskomárom község Elöljárósága, 20, Budafoki Általános Ipartestület 25, Uj Magyarság, Bp. 225, Gizella Gőzmalom, Bp. 27.82, Szulok község Elöljárósága 250, Felsőrajk község Körjegyzőség 20, Mezőmadaras község Elöljárósága 98, Berzek község Elöljárósága 20, Vámoscsalád község Elöljárósága 25, Tépe község Elöljárósága 40, Uraiújfalu község Elöljárósága 20, Tiszaderzs község Elöljárósága 30, Potyond község Elöljárósága 5, Bogyoszló község Elöljárósága 20, Cikolasziget község Elöljárósága 10, Vezseny község Elöljárósága 137, Nemeskér község Elöljárósága 10, Pesti Hirlap útján 25, Letenyei járás Ipartestülete 10, Tótszentmárton község Körjegyzősége 80, Semjénháza 30, Petrivente 25, Monostorpályi község Elöljárósága 50, Felsőpatony község Elöljárósága 20, Kassa szab. kir. város 13.40, Borsa község Elöljárósága 200, Őrsfalu község Elöljárósága 80, Kozmetikusok Ipartestülete, Bp. 20, Révaranyos község Elöljárósága 49.60, Kopócsapáti község Elöljárósága 49.60, Tolna község Elöljárósága 8.15, Bakonyszentiván község Elöljárósága 50, Bakonyság község Elöljárósága 40, Pári község Elöljárósága 30, Máriagyüd község Elöljárósága 75, Szentiványa község Elöljárósága 15, Szajol község Elöljárósága 100, Eger város 1000, Sopronhorpács község Elöljárósága 15, Völcsej község Elöljárósága 10, Nagycenk község Elöljárósága 50, Függetlenség útján 55, Dr. Király István, Bp. 52.02, Ipartestület Orsz. Közp. 128.95, Marosvásárhely város 1500, Kovászna község Elöljárósága 300, Csikszereda város 500, Háromszék vm. közönségének hozzájárulása 1000, Ősi község Elöljárósága 40, Vaszar község Elöljárósága 10, Szilasbalhás község Elöljárósága 350, Szitér község Elöljárósága 50, Felsőszászújfalu község Elöljárósága 30, Budafok város 500, Várpalota község Elöljárósága 500, Nagyrév község Elöljárósága 50, Csabdi község Elöljárósága 8, Gagybátor község Elöljárósága 5, Gagyvendégi község Elöljárósága 5, Alsószeli község Elöljárósága 150, Bodrogkisfalud község Elöljárósága 50, Vép község Elöljárósága 15, Földeák község Elöljárósága 573, Százhalombatta község Elöljárósága 56, Bodroghalász község Elöljárósága 20, Makkoshotyka község Elöljárósága 20, Jákfa község Elöljárósága 50, Szegi község Elöljárósága 25, Szászfa község Elöljárósága 10, Nagypeterd község Elöljárósága 77, Kapuvár község Elöljárósága 50, Peszáradacs község 100, Szigetvár község 100, Kocs község Elöljárósága 45, Csapod község Elöljárósága 10, Pusztacsalád község Elöljárósága 5, Ortaháza körjegyzőség, Ortaháza 40, Kissziget 60, Zebecke 30, Felvidéki Ujság kiadóhivatala, Kassa 100, Papp András, Bp. 500, gr. dr. Károlyi István uradalmainak központi igazgatósága, Bp. 20, Szatmárnémeti és vidéke Ipartestülete 178, Elemi Ált. Bizt. Rt. magyarországi igazg., Bp. 62.86, Majosháza község Elöljárósága 25, Balatonkiliti község Elöljárósága 50, Csenke község Elöljárósága 10, Nemesgomba község Elöljárósága 10, Jányok község Elöljárósága 10, Olgya község Elöljárósága 10, Bögöt község Elöljárósága 30, Porpác község Elöljárósága 20, Nagybakónak község Elöljárósága 40, Petőháza község Elöljárósága 100, Győrszentmárton község Elöljárósága 100, Szegilong község Elöljárósága 25, Hercegkút község Elöljárósága 100, Cegléd megyei város 500, Nagykámond község Elöljárósága 10, Kispirit község Elöljárósága 10, Kiskámond község Elöljárósága 10, Beiersdorf vegyészeti gyár rt., Bp. 200, Neszveda István, Bp. 353.30, Tiszabő község Elöljárósága 37, Alkarendek község Elöljárósága 10, Kerta község Elöljárósága 10, Kislőd község Elöljárósága 10, Tótvázsony község Elöljárósága 75, Bakonyszentkirály község Elöljárósága 30, Ecsér község Elöljárósága 27, Vaskút község Elöljárósága 25, Medgyesháza község Elöljárósága 338, Megyaszó község Elöljárósága 250, Dunatorony község Elöljárósága 25, Németbél község Elöljárósága 25, Pamlény község Elöljárósága 10, Mád község Elöljárósága 200, Zono község Elöljárósága 25, Dunasáp község Elöljárósága 50, Ordas község Elöljárósága 25, Albertfalva község Elöljárósága 500, Süttör község Elöljárósága 20, Szekszárd, Tolna vm. 2108, Szilágy vm., Zilah 1000, Szatmárnémeti thj. város 1000, Galambok község 73, Zalakaros község 42, Sopron vm. 1000, Solt és Vidéke Ipartestület 5, Vitézi Rend Zrinyi Csop. Munkatársainak Irod. és Művészeti Szöv., Bp. 1.59 pengő.




ÜZEMI JELENTÉSEK

DECEMBER.

Központi Vitorlázó Telep.

Összes felszállások száma: 35. *Repült idő összesen:* 15 ó 16 p 55 mp.

Cserkészrepülők, Budapest.

»B« vizsgát tett: Vincze Lajos.
Összes felszállások száma: 153. *Repült idő összesen:* 26 ó 28 p 48 mp.

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület.

Összes felszállások száma: 105. *Repült idő összesen:* 12 ó 49 p 51 mp.

Budapest Sport Egyesület.

Összes felszállások száma: 99. *Repült idő összesen:* 1 ó 43 p 47 mp.

BSzKRt SE Repülő Osztálya.

»A« vizsgát tettek: Vigyázó György, Sebestyén József. — *»C« vizsgát tett:* Urbán István.
Összes felszállások száma: 225. *Repült idő összesen:* 1 ó 58 p 28 mp.

13. sz. Államgépgyári »Ezermester« Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 55. *Repült idő összesen:* 4 ó 15 p 29 mp.

MÁV Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tettek: Kuchár Henrik, Dundics Márton, Balcsik László, Seregi János. — *»B« vizsgát tett:* Träger Tibor.
Összes felszállások száma: 154. *Repült idő összesen:* 7 ó 55 p 29 mp.

Magyar Pamutipari SC Sportrepülő Szakosztálya.

»A« vizsgát tettek: Hockl Teréz, Eirand Lenke, Feixel László.
Összes felszállások száma: 49. *Repült idő összesen:* 1 ó 13 p 8 mp.

Debreceni Repülő Club.

»A« vizsgát tettek: Várkonyi Sándor, Csiki László.
Összes felszállások száma: 159. *Repült idő összesen:* 3 ó 5 p 5 mp.

Elektromos TE Sportrepülő Sz. O.

»A« vizsgát tettek: Drenyovszky András, Holicsa Róbert.
Összes felszállások száma: 37. *Repült idő összesen:* 27 p 20 mp.

Gamma Sportrepülő Egyesület

»C« vizsgát tett: Spengler Ferenc.
Összes felszállások száma: 59. *Repült idő összesen:* 9 ó 8 p.

Győri Aero Club.

»B« vizsgát tett: Szücs Marcell Béla.
Összes felszállások száma: 125. *Repült idő összesen:* 3 ó 58 p 7 mp.

MOVE Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület.

»A« vizsgát tettek: Hermanyoczky József, Tripa Tibor.
Összes felszállások száma: 43. *Repült idő összesen:* 3 ó 54 p 15 mp.

MOVERO, Esztergom.

»A« vizsgát tettek: Dancs Ödön, Fekete János, Szegedy Béla.
Összes felszállások száma: 174. *Repült idő összesen:* 3 ó 40 p.

Perutzgyári K. és S. egy. M. és Vitorlázórepülő Szakosztálya.

Összes felszállások száma: 65. *Repült idő összesen:* 1 ó 10 p 32 mp.

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület, Szombathely.

»A« vizsgát tettek: Góczán Gyula, Németh Sándor, Sári Ignác, Kiss Miklós. — *»B« vizsgát tettek:* Süle Róbert, Gábris Zoltán.
Összes felszállások száma: 216. *Repült idő összesen:* 5 ó 43 p 45 mp.

Szolnokmegyei Repülő Egyesület.

»B« vizsgát tett: Marosi Sándor.
Összes felszállások száma: 129. *Repült idő összesen:* 2 ó 22 mp.

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők.

»A« vizsgát tettek: Garay János, Hardicsay Zoltán, Tar János. — *»B« vizsgát tettek:* Albert Mihály, Benkő Andor, Brücher Mihály, Csanda Ferenc, Csauth József, Dubravcsik Mátyás, Purutzky István, Retzler Géza.
Összes felszállások száma: 176. *Repült idő összesen:* 2 ó 52 p 11 mp.

248. R. M. T. S. Cerkészrepülők, Ózd.

»B« vizsgát tettek: Bretán József, Borsodi István.
Összes felszállások száma: 72. *Repült idő összesen:* 41 p 49 mp.

MOVE Repülő Osztály, Budapest.

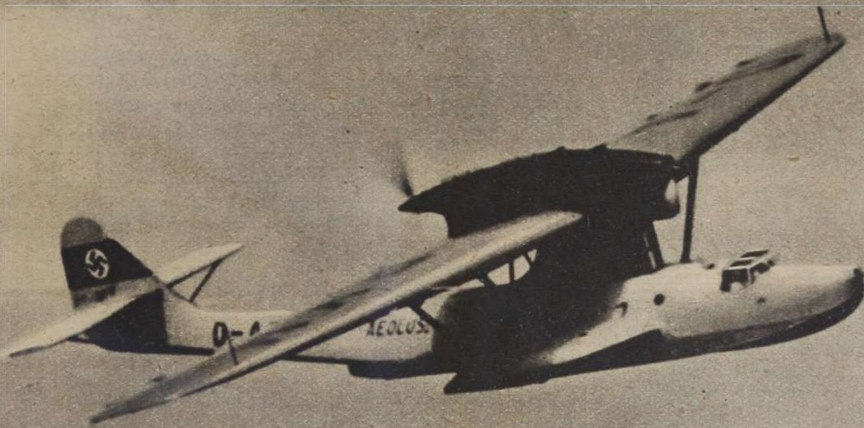
»A« vizsgát tettek: Wimmer Oszkár, Kátmán László, Sclama Sándor, Bendekovits János, Oroszvári Károly, Soltis Jenő. — *»B« vizsgát tett:* Hild László dr. — *Teljesítményrepülést végzett:* Teren János. Típ.: Pilis. Nap: 26. Felsz.: Budaörs. Lesz.: Farkashegy. Idő: 5 ó 15 p.
Összes felszállások száma: 347. *Repült idő összesen:* 27 ó 15 p 13 mp.



Talabér László
órásmester
Elsőrendű svájci stopper, pilóta-, sport- és minden egyéb órák nagy raktára
Állami intézmények és a honvédség üzsolkarának szállítója
Budapest, V, Bank-u. 1. Tel.: 111-543

Kérjük igen tisztelt **előfizetőinket**
szíveskedjenek előfizetéseiket idejében megújítani, hogy a lapok szétküldésében zavar ne legyen

AKKUMULÁTOROK, ELEKTROMOTOROK
minden célra legolcsóbban
Budapest, VIII, Rökk Szilárd-u. 32 Telefon: 137-010
„ERGON"
Egyetemes Villamossági Vállalat

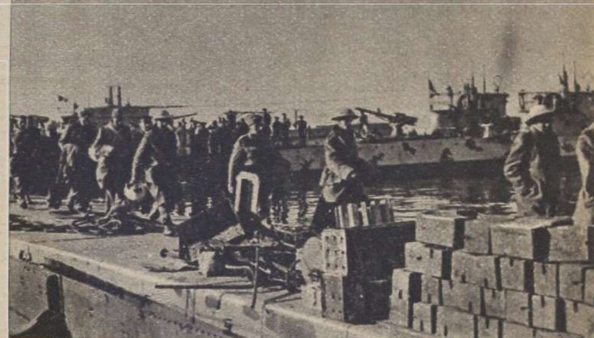


Dornier Do 18-as repülőcsónak

Az afrikai fronton sok angol hadianyag került olasz kézre



Angol foglyokat fogolytáborba visznek



Angol sivatagi harckocsi



Angol gépet lőtt le az olasz légelhárító tüzérség

KIS HÍREK

A Magyar Szemle Társaság kiskönyvtárában »Az olaj« címen jelent meg a kincsestár 81. kis kötete. Szerzője **Szilber József dr.**, az Air France légiforgalmi társaság volt magyarországi igazgatója. A kőolaj gazdasági jelentősége és a mai gépesített háborúban való fontossága korszakalkotó. A robbanó és belső égésű motorok fejlődésével, az olajtüzeléssel, a repülés és tengerészet, a gépkocsik és mezőgazdasági gépek, végül a harckocsik hajtóereje olyan megoldást nyert, ami a totális háború lehetőségét megteremtette.

A kiváló szakértelemmel megírt, hézagpótló munka feldolgozza az olajkutatás, feltárás témakörét, a kőolaj keletkezését, fajait. A mesterséges benzin és kenőolajok kérdését megvilágítja. Tömören tájékoztat az olaj feldolgozásáról és a föld kőolajeloszlásáról.

A munkát minden repülő érdeklődéssel fogja olvasni. Előnyösen használható fel oktatási anyagul tanfolyamokon, alapismereteink kiegészítésére és kiválóan alkalmas.

A 80 oldalas kis könyv ára 80 fillér.

Bt.

A repülésügy szolgálata *nemcsak a kormánykerék mellett — fontos, hanem a földi, sőt a szellemi szolgálata is rendkívül értékes. Az egyik tehát nem több a másiknál és ez az igazság fordítva is áll. A nemzetnek mindkettőre szüksége van: hősi repülőkre, hajózó ifjúkra, de nem kevésbé lelkes terjesztőkre, szakemberekre és olyanokra, akik akár a nyomtatott betű erejével hirdetik a repülés fontosságát. Az ilyen munka például* **nem** *utolsó sorban a Magyar Szárnyak előfizetése, olvasása, terjesztése. Így az egyik ifjú a rajzasztal előtt, a másik a szellemi arcvonalon éppoly hős lehet, mint az, aki a felhők magasságában, bombák robbanása közben védi a hazát. Nincs okunk egyik munkájának sem a lebecsülésére, ellenkezően: valamennyi szolgálata egyformán fontos és értékes. A legkisebb áldozat ezek közül a Magyar Szárnyak pontos és lelkiismeretes előfizetése! És mégis hányan vannak, akik hiányzanak táborunkból?... A repülésügy szolgálata tehát ilyen parányi áldozat nélkül — csak szóvirág, de nem tett. Ma pedig tettekre van szükség!*

Zárttéri modelverseny lesz március 1-én, amelyen a fővárosi modelezők nagy számmal vesznek részt. A kis repülő modelek, amelyek közül néhány már a *Magyar Szárnyak* vigadói estjén is bemutatásra került, alig 1—2 grammos repülőszerkezetek.

A MAeSz modelező osztálya 3000 m² lemezt küldött szét az ország ifjúsági aero köreinek. Az 1942. évi támogatások szétküldése az eddigi szokástól eltérően, január—február hóban történik.

Nemzeti vitorlázó versenyt rendeznek május 24-étől június 7-éig a budapesti Hármashatárhegyen. A verseny részletes kiírását a MAeSz legközelebb közli.

Hat erdélyi városból hat tanár és hat növendék járt Budapesten, akik a központi modelező műhelyben szakszerű kiképzésben részesültek. Marosvásárhelyen *Tóth Sándor* és Kolozsvárott *Lőrinczy Zoltán* máris sok-sok eredménnyel dicsekedhet. A többi városokban is lendületes erővel indult meg a repülőmodelezés népszerűsítése.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

Az **Első Magyar Repülőműszergyár** és a **Marx és Mérei** cég új **fogorvosi készülék gyártására** is berendezkedik. A fogorvosi gyakorlatban korszakalkotó diagnosztikai készülék gyártását a két gyár máris megkezdte.

A **MÁV személyforgalma** a most elkészült adatgyűjtés szerint 25 százalékkal megnövekedett a karácsonyi ünnepek alatt. Közlekedési körökben nagy örömmel fogadják ezt az adatközlést, amely a gazdasági élet erőteljes ütemét mutatja.

Pilótatiszti, tisztjelölti, tiszthelyettesi tőrök és övek elsőrendű kivitelben a készítőnél

Mészáros Lajos

Budapest, VIII., Mária-utca 15
Telefon: 349-859

Tőrbrossok nagy választékban

Új kilátótorony épül a Duna jobbpartján, a Józsefhegyen. Az egész környéken most szabályozni fogják az építkezéseket.

Az **Ohrenstein és Koppel Magyar Rt.** január 31-re rendkívüli közgyűlést hívott egybe. A közgyűlésen a vállalat alaptőkeemeléséről döntenek.

A Gazdák Biztosító Szövetkezetének vezérigazgatója, **Láng József** gazdasági főtanácsos nyugalomba vonul. Állását egyelőre nem töltik be.

Az **Egyesült Izzó** a török piacon nagyobb mennyiségű izzólámpát és rádiócsövet adott el, amelyeknek értéke körülbelül négyszázezer pengő.

A Biztosító Intézetek Országos Szövetsége elhatározta, hogy a **TÉBE** mintájára külön leventeegyesületet alakít, amelyben 150 levente ifjút ruháznak fel és képeznek ki.

A **Kilián könyvkereskedő** céget, a régi hírneves vállalkozást megvette özv. Németh Józsefné Horthy Miklós-úti könyvkereskedő.

A Borsodmiskolci Hitelbank pénztártermét fővárosi mintára átépítette. Most lényegesen megnagyobbodott pénztárterem áll az intézet ügyfeleinek rendelkezésére.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Nyertem? Nyert! A Kroll-opera valóban Berlin egyik legnagyobb középülete. Amikor a Reichstag épületét 1933 februárjában felgyujtották, a Reichstag ide tette át székhelyét. Azóta itt tartják a német birodalmi gyűlést. — **Előfizető.** A Magyar Szárnyak előfizetési ára január 1-étől évi 12 pengő, félévre 6 pengő, negyedévre 3 pengő. Az árakat azért emeltük, mert január 1-étől kezdődően a miniszterelnök rendeletét nekünk is végre kell hajtani. — **K. Lajos, Vác.** A cikket kívánságára visszaküldtük. Képeket nem őrzünk meg. — **Őszintén.** Levelének örültünk, de jobban örültünk volna, ha nevét aláírja. Érdemben csak arra a levélre felelünk majd, amelyben nevét és teljes címét közli velünk. Aki így titkolódzik, arról nehéz elhinnünk, hogy »őszinte« barátunk és hívünk. — **Cserkész.** Most nincs ok a mulatozásra, vígságra. Mindenben igazat adunk. Üdv.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

420507 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.

DBL

Mechanikus és elektromos
üzemanyag szivattyúk
Kézi szivattyúk
Nyomásszabályozók
Nyomáskiegyenlítő szelepek

BERLIN SW 29 KÉPVISELET: ADOLF RIEDL
WIEN IX/66, TÜRKENSTR 25

LIBIK ÉS TÁRSA

Budapest, VI., Gr. Zichy Jenő-u. 30. Telefon: 118-927

MOTORSZELEPEK, MOTOR- ÉS
REPÜLŐGÉPALKATRÉSZEK,
CSAVAROK, ALUMINIUM ÉS
DURALUMINIUM SZEGECSEK stb

Krayer

LAKKOK
FESTÉKEK

Krayer

GYÁRBÓL MEGBIZHATÓAK
BUDAPEST, V. VÁCI-ÚT 34

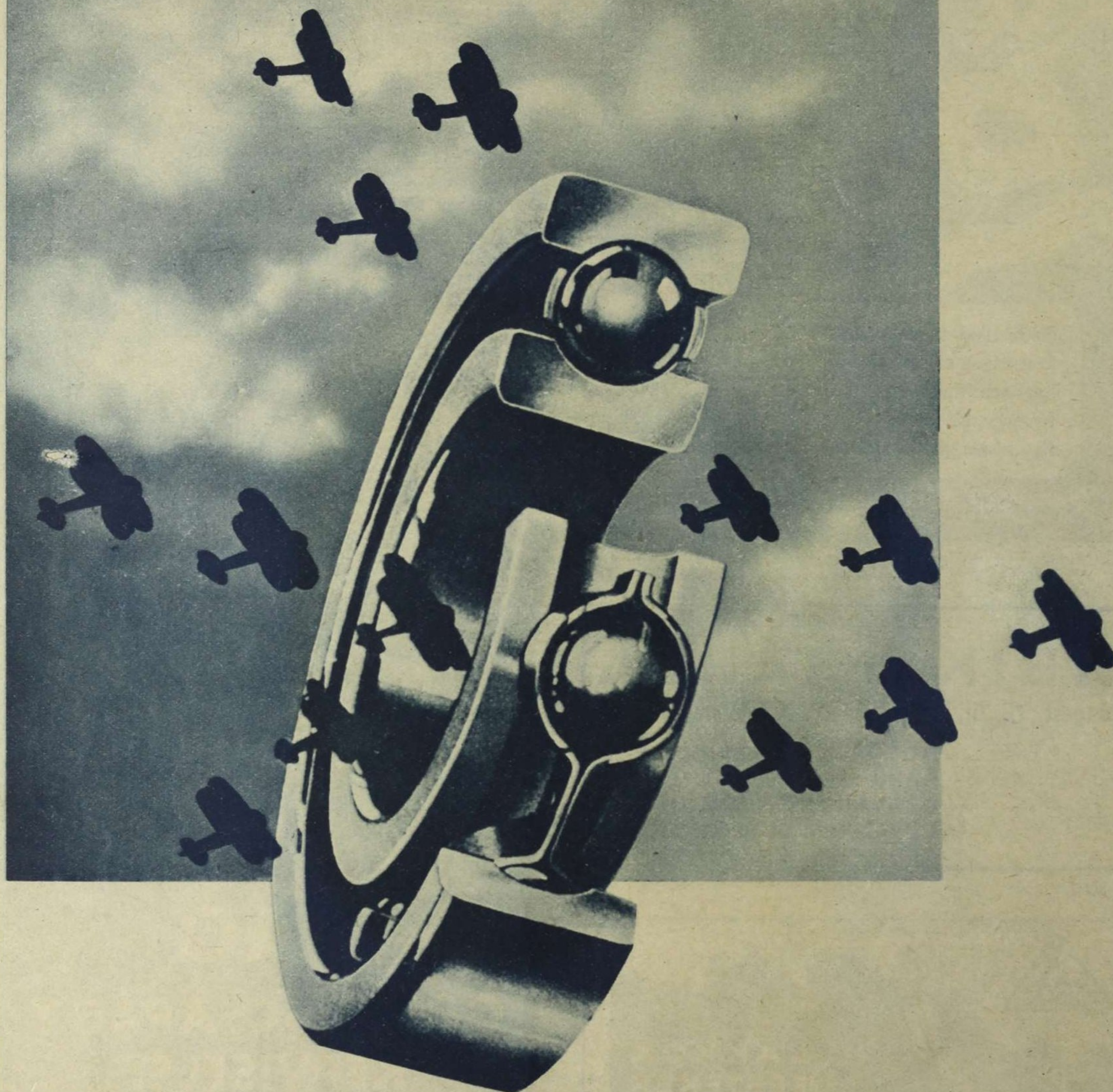


FAG

GOLYÓSCSAPÁGY
KÉPVISELET

HESZ ÉS TÁRSA

BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22
TELEFON: 131-715 ÉS 135-155



A FELHŐK VILÁGÁBAN

nincsen megállás, sem közbenső állomás. Az üzembiztonság és tartósság tehát különlegesen fontos. Ezért szereli a mótor- és repülőgépgyárak legnagyobb része az SKF csapágyakat, azt a gyártmányt, amelyet a sikeres óceánrepülések majdnem mindegyikénél használtak.

SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY R.-T., BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55